臺灣史研究

第 24 卷　第 1 期

中央研究院臺灣史研究所

中華民國 106 年 3 月

編 輯 委 員 會

《臺灣史研究》第 24 卷第 1 期

主任委員：謝國興
主　　編：劉士永
助理編輯：張隆志、陳宗仁
編輯委員：李力庸、林玉茹、許雪姬、陳翠蓮、黃美娥
　　　　　詹素娟、劉士永、蕭阿勤、薛化元、鍾淑敏
編輯助理：李安瑜、劉鴻德
編輯顧問：李壬癸、杜正勝、胡　佛、莊英章、麥朝成
　　　　　黃富三、劉翠溶、賴澤涵

TAIWAN HISTORICAL RESEARCH

Editorial Board

Chairperson	Kuo-hsing Hsieh		
Editor-in-chief	Shi-yung Liu		
Assistant Editors	Lung-chih Chang	Tsung-jen Chen	
Editors	Li-yung Lee	Yu-ju Lin	Hsueh-chi Hsu
	Tsui-lien Chen	Mei-e Huang	Su-chuan Chan
	Shi-yung Liu	A-chin Hsiau	Hua-yuan Hsueh
	Shu-min Chung		
Editorial Assistants	An-yu Lee	Feng-ted Liu	
Advisors	Jen-kuei Li	Cheng-sheng Tu	Fu Hu
	Ying-chang Chuang	Chao-cheng Mai	Fu-san Huang
	Ts’ui-jung Liu	Jeh-hang Lai	

目　　錄

《臺灣史研究》第 24 卷第 1 期

研究論著

Mobility and Consistorial Discipline in Dutch Formosa:
An Examination of *Kercboek*, 1643-1649,
Tayouan Consistory／Ann Heylen ………………………………………… 1

日本營造業最初的海外擴張：
韓國京仁鐵路的興建——
兼論與臺灣縱貫鐵路發展之異同／蔡龍保 ………………………… 37

從產業合理化與交通統制看臺人資本存續：
以汽車運輸業為中心（1929-1945）／陳家豪 ……………………… 77

從山地到山腳：
排灣族與魯凱族的社會網絡與集體遷村／葉高華 ……………… 125

中央研究院臺灣史研究所

中華民國 106 年 3 月

Taiwan Historical Research
Vol. 24, No. 1, pp. 1-36, March 2017
Institute of Taiwan History
Academia Sinica

Mobility and Consistorial Discipline in Dutch Formosa:
An Examination of *Kercboek*, 1643-1649, Tayouan Consistory

Ann Heylen*

ABSTRACT

This article is part of an ongoing project featuring 17th-century Dutch handwritten manuscripts pertaining to Taiwan, then referred to as Formosa. The manuscript entitled *Kercboek van Formosa* is an ecclesiastical document commenting on the spiritual welfare of the Dutch community and the progress made by the church in evangelizing the natives. The analysis of the text has been inspired by research questions from a "literary turn in historical studies" approach, a contextualist perspective that seeks out points of thematic reference, one of which is the observation of social and economic changes. Social changes are mainly recorded in terms of educational expansion and the development of the Calvinist community, but the minutes also document the scope of mobility by preachers, attendants-to-the-sick, schoolmasters and VOC personnel returning to Batavia or the Dutch Republic. Reading the historical materials from different perspectives sheds light not only on the "conventional practices of time" and their evolution; but also on the unusual and various methods that individuals resorted to in response to policies from above and how the Calvinist spirit played out in the lives of its members. These dynamics will be illustrated through the notion of mobility. What were voyagers' prospects for mobility in going overseas in the service of the VOC, and how did they work out once the travelers arrived in the distant settlement? My findings suggest that although the voyagers to the East Indies were originally driven by the incentive for upward mobility, for many who landed in Formosa this eventually translated into a sequel of spatial mobility.

Keywords: Dutch Formosa, Mobility, Reformed Church, United East India Company, Literacy

* Associate Professor, Department of Taiwan Culture, Languages and Literature, NTNU
來稿日期：2015 年 11 月 4 日；通過刊登：2016 年 11 月 30 日。

1. Introduction
2. The Meaning of Mobility
3. Moving into the Text
4. The Interplay between Relocation, Displacement, and Requests by the Attendants-to-the-sick
5. Career Prospects: Soldier to Schoolmaster and Interpreter to Political Commissioner
6. The Downside of Mobility
7. Concluding Remarks

---

1. Introduction

The manuscript *Kercboek van Formosa* is a transcription of the consistory records in the Tayouan consistory from October 1643 to June 1649, hardly insignificant for research on Dutch Formosa and the Dutch East India Company (Verenigde Oostindische Compagnie, hereafter VOC).[1] As stated by Heyns & Cheng, surviving manuscripts comprise the daily registers, resolutions, and missives.[2] This manuscript has been preserved as *Resoluties van de kerkenraad van Taiwan (Formosa), 1643 oktober 5 – 1649 juni* and counts as one of the significant parts of the Resolutions of the Tayouan consistory.[3] Instead of dwelling at length on the contribution of church texts to a post-structuralist interpretation of Dutch Formosa studies, my research documents the overseas Dutch community in Formosa (present-day Taiwan) through these texts as a case study in social and spatial mobility.[4]

---

1 I would like to thank the anonymous reviewers for their insightful comments. Also thanks to Benjamin Hlavaty (†) and Robert Fox for editing the article.

2 Pol Heyns and Wei-chung Cheng, trans., *Helan shidai Taiwan gaolingji hunyin yu xili denglubu* [Dutch Formosan Placard-book, Marriage, and Baptism Records] (Taipei: Ts'ao Yung-ho Foundation for Culture and Education, 2005), pp. 3-4.

3 *Resoluties van de kerkenraad van Taiwan (Formosa), 1643 oktober 5–1649 juni*, Hoge Regering (hereafter HR) 4451, Arsip Nasional Republik Indonesia (hereafter Anri), Jakarta.

4 This publication has been made possible by a NSC grant (NSC 98-2410-H-003-087, 2009-2010) that provided

The text *an sich* constitutes a particular category of historical writing known as mission history materials. It is written by the clergy commenting on the moral state of the Dutch community and the progress made by the church in evangelizing the natives. The analysis of the text was inspired by research questions from a "literary turn in historical studies" approach.[5] This contextualist perspective seeks out points of thematic reference as they are related to the record of important events, the observation of social and economic changes, and the evaluation of personalities. A general reading of the text reveals that social change is mainly recorded in terms of educational expansion of the mission and concern for the spiritual welfare of the Calvinist community (*gemeinte*). Another textual strategy recovers the structure of career opportunities through the scope of spatial mobility of preachers, schoolmasters, attendants-to-the-sick, readers and other low-ranking VOC personnel on the island. This also spans their return either to Batavia or the Dutch Republic, the hiring of new attendants-to-the-sick under way on some vessels, as well as the decisions that wives from the patria could join their husbands. Additionally, demands for stipends for widows and/or decisions on how much money would be allocated in view of the number of children and health matters are also disclosed.[6] Findings from this multi-method reading do not merely enable us to note the "conventional practices of time" and how they may have changed; we can also decipher the unusual and various methods that individuals resorted to in response to policies from above and how the Calvinist spirit played out in their lives.

Within the totality of Formosa-related documents, church texts are the least studied. Extrapolating this to the study of the VOC, Formosa-related documents are at best complementary, especially in view of the longstanding Dutch presence in other VOC and Dutch West India Company (WIC) settlements. Reasons for the focus on the years 1643-1649 are not arbitrary. The Hollanders had been in Formosa for 20 years; in 1642 the Spanish left, and the Dutch mission post came to include the central and northern parts of the island. At the same time, Batavia implemented new policies, and the VOC expanded with the

---

the time to transcribe and translate the manuscript from 17th-century handwritten Dutch into English.

5 The approach is exemplified in C. W. Watson, *Of Self and Nation: Autobiography and the Representation of Modern Indonesia* (Honolulu: University of Hawai'i Press, 2000).

6 A preliminary version has been published as Ann Heylen, "Brievenboek, Kerkboek van Formosa: Illustrating Thematic Reference Points," in Chuen-rong Yeh, ed., *Nanying History, Society, and Culture III: Religion in Transformation in the Tainan Area* (Tainan: Culture Affairs Bureau, Tainan City Government, 2014), pp. 395-406.

gain of control over the Strait of Malacca. A limited number of reference works on the settlement of a Dutch community in 17th-century Formosa have been published, but to date the main emphasis has been on tracing the cultural and geographical history of the indigenes' interaction with Dutch and Chinese, or positioning Taiwan as a trading depot in the larger framework of Dutch East India relations with neighboring states and ethnic communities.[7] The Dutch arrived in Formosa not long after the VOC had been established in Batavia and, interestingly, came at a time when the Reformed Church had not been long established in the Dutch Republic. Recent studies on the Protestant mission in Formosa offer new interpretations through *Kercboek*.[8] The contribution of this research is an intellectual exercise in geospatial humanities that visualizes the *Kercboek* narrative.[9] For these reasons, the *Kercboek* narrative will be used as the main historical source, though reference will be made to complementary sources such as *De Dagregisters van het Kasteel Zeelandia*.[10]

2. The Meaning of Mobility

Mobility is a transdisciplinary term that caught on in literary and cultural studies after having been the main emphasis in the disciplines of sociology and

---

7 See for example the work by Natalie Everts and Wouter Milde, "We Thanked God for Submitting Us to Such Sore but Tolerable Trials, Hendrick Noorden and His Long Road to Freedom," in Leonard Blussé, ed., *Around and About Formosa: Essays in Honor of Professor Ts'ao Yung-ho* (Taipei: Ts'ao Yung-ho Foundation for Culture and Education, 2003), pp. 243-272; Hsin-hui Chiu, *The Colonial 'Civilizing Process' in Dutch Formosa, 1624-1662* (Leiden; Boston: Brill, 2008); Pol Heyns and Wei-chung Cheng, trans., *Dutch Formosan Placard-book, Marriage, and Baptism Records*; Chang-hua Lin, "Zhimin beijing xia de xuanjiao: shiqi shiji Helan gaige zongjiaohui de xuanjiaoshi yu Xilayazu [Mission in a Colonial Context: Dutch Reformed Church Missionaries and the Sirayian Tribe in the 17th Century]," in Ying-hai Pan and Su-chuan Chan, eds., *Pingpu yanjiu lunwenji* [Symposium of the P'ingpu Studies] (Taipei: Institute of Taiwan History, Preparatory Office, Academia Sinica, 1995), pp. 333-363.

8 Hsin Cha, "Helan gaige zonjiaohui zai shiqi shiji Taiwan de fazhan [The Dutch Reformed Church in the Seventeenth Century Formosa]," (Ph.D. diss., Taipei: National Taiwan University, 2011).

9 The current MOST project features a visual narrative of *Kercboek* through the application of historical GIS digital humanities (MOST 104-2420-H-003-006-MY2, 2015-2017).

10 J. Leonard Blussé, Wouter E. Milde, Yung-ho Ts'ao, and Natalie C. Everts, eds., *De Dagregisters van het Kasteel Zeelandia, Taiwan 1629-1662, Deel II: 1641-1648* (Den Haag: Instituut voor Nederlandse Geschiedenis, 1995). (Hereafter DR). The spellings of some personal and place names in the manuscript differ from the spelling in DR. For reasons of consistency in the text and its representation on the map, I have followed to the extent possible the spellings adapted in DR.

history.[11] Mobility is usually understood in the context of enhancing one's social position and status. For instance, "trapped mobility" refers to the inability to climb to higher rungs on the social ladder. Especially these days on the work floor, mobility is often brought up in connotation with gaining experience abroad or going overseas. The same act of going overseas in the 17th-century in service of the VOC or WIC could entail an opportunity for upward mobility. Society in the 17th-century Dutch Republic consisted of a combination of hierarchically organized social groups, with varying levels of income, estate, religion, family relations, and educational levels, dominated by a class of regents that "played to" the lower social classes with favors and protégé, enabling upward mobility for these groups.[12] Intellectual professions, seafaring, and the colonies offered such opportunities – as noted by Groenhuis, "the ones who had the highest functions overseas more often than not belonged to the lower social classes. They managed to reach the top by rising through a series of social ranks".[13]

While going overseas did provide opportunity, there was not always a surplus of people in these professions who were available or even sufficiently qualified to join the ships. Early career preachers were sent overseas, and experience as a town preacher usually entailed a higher VOC salary.[14] Especially in the first half of 17th-century, demands placed on the clergy were not that onerous: "the Acts dating to the 16th-century regularly mention the requests of the consistories to nominate a trusted schoolmaster to preacher."[15] Between the 1620s and the 1650s, the practice of allowing quasi-illiterate attendants-to-the-sick to become preachers was discontinued. Theologians in the academies and universities put pressure on the consistories to stop nominating "idiots". The acts of the synods and classes reveal the success in working

---

11 Stephen Greenblatt, ed., *Cultural Mobility: A Manifesto* (Cambridge; New York: Cambridge University Press, 2010).

12 Cited in G. Groenhuis, *De Predikanten: De sociale positie van de gereformeerde predikanten in de Republiek der Verenigde Nederlanden voor 1700* (Groningen: Wolters-Noordhoff, 1977), p. 71.

13 G. Groenhuis, *De Predikanten*, p. 70, cited from F. Oudschans Dentz, *Cornelis van Aerssen van Sommelsdyck* (Amsterdam: P. N. van Kampen, 1938). Also see Heert Terpstra, *De Nederlanders in Voor-Indie* (Amsterdam: P.N. van Kampen & Zoon, 1947) and Heert Terpstra, *Buitenlandse getuigen van onze koloniale expansie* (Amsterdam: P.N. van Kampen & Zoon, 1944). The famous example is Anthonie van Diemen en Jan Pietersz. Coen, cited in G. Groenhuis, *De Predikanten*, p. 70. For an opinion of the men of elite merchant families in the VOC, see Kerry Ward, *Networks of Empire: Forced Migration in the Dutch East India Company* (Cambridge; New York: Cambridge University Press, 2008).

14 J. C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, 5 delen (Haarlem: A. C. Kruseman, 1858-1862).

15 G. Groenhuis, *De Predikanten*, p. 164. Usually the classis examined the schoolmaster and agreed if the result was satisfactory. If not, he had a chance to take the exam again and was still allowed to pass.

towards the ideal of the educated preacher.[16]

Income-wise, the positions of schoolmaster, soldier and attendant-to-the-sick, including that of preacher, belonged to the lower echelons, as VOC servants differed from merchants “who came to seek their fortune in trade,” or the VOC administrators in the bureaucracy, the regents, and the nobility.[17] Scribes, clerks, assistants, under-merchants and merchants employed in Castle Zeelandia, and the civil administrators stationed in the villages formed the core of the VOC’s administrative officials. They were responsible for executing the VOC trading policy, which included taking note of cargo, holding public auctions and tax collection. As time progressed, they organized the annual *landdag*, during which the indigenous vassals paid homage to the governor. These men were also commissioned with the construction and repair of official residences, warehouses, fortresses, ships and roads, as well as the management of the hospital, the company stables, and other public facilities. A number of these tasks were outsourced to Chinese farmers, fishermen, merchants, skilled construction workers and slaves.[18] In addition to administrative officials, other Company employees were craftsmen (carpenters, coopers, locksmiths), those engaged in law enforcement and the legal profession (executioners, ushers, provosts, bailiffs), and surgeons and nurses. The military command and its army of professional soldiers was fairly extensive: it protected the VOC’s commercial interests, kept peace in the regions and garrisoned Castle Zeelandia and the island’s other strongholds. This army was often reinforced with indigenous auxiliary troops during military expeditions. Shipping mates, sailors and the higher naval ranks were also counted among the military, which added up to a third of the total of professions in the settlement. Educational personnel consisted of the schoolmasters who taught in the indigenous villages and provided for the Dutch settler community. The preacher, holy proponent, reader, and attendant-to-the-sick each had their role in seeing to the spiritual welfare of the community.

---

16 G. Groenhuis, *De Predikanten*, p. 165. The preacher held the highest rank in the category of education, a position equal to those of the regents who with university educations.

17 For a general overview of Company personnel, see Femme S. Gaastra, *The Dutch East India Company: Expansion and Decline* (Zutphen: Walburg Pers, 2003), chapter 3.

18 Pol Heyns and Wei-chung Cheng, trans., *Dutch Formosan Placard-book, Marriage, and Baptism Records*, pp. 23-24. This work has a listing of the professions in the Marriage records, see *Ibid.*, pp. 28-34. Also see, Wei-chung Cheng, “Luelun Helan shidai Taiwan fazhishi yu shehui zhixu [Some Discussions on Legal History and Social Orders in Dutch Formosa],” *The Taiwan Folkways* (Taipei) 52: 1 (Mar. 2002), pp. 11-40.

Though the opportunity to go overseas has to be seen in relation to bettering one's livelihood and as a marker of income and status, it remains a challenge to reconstruct what precisely these general prospects for social mobility entailed. Providing such an answer in full is beyond the scope of this article. Rather, my narrative analysis is intent on revealing relatedness and context, and thus places mobility within the larger set of relationships that embody descriptions of literacy and church discipline. Such a focus on historical understanding is not surprising: 17th-century society witnessed the advancement of popular literacy that had begun in the previous century with the advent of the Reformation.[19] Literacy defines the commonality among these different professions in education, and as such helps us to reflect on processes of both upward and downward social mobility. However, this demand for literate personnel was conditioned by the role the church played. It is easy to believe that the Dutch in Formosa thought that being a schoolmaster was a better position than being an attendant-to-the-sick, but this does not appear to have been the case, as this article will show. What was so enticing about being an attendant-to-the-sick? These and other questions of social mobility for career advancement will be addressed in the article. In the end, was the frequency of relocation to other villages, as a first reading of the manuscript reveals, really about opportunities for upward mobility or were there other mechanisms at play? Although voyagers to the East Indies were originally driven by the incentive for upward mobility, for many who landed in Formosa this translated into a sequel of spatial mobility. The desire to depart or serve in Batavia was often heard and concurs with research findings regarding the Tayouan Factory, which mention the "lack of personnel and complaints," and, more specifically, how the clergy dealt with these problems. There were additional ramifications and difficulties, not necessarily stemming from the natives, but precisely tallied to the *modus operandi* of the Tayouan consistory. Irrespective of rank, all VOC personnel had to show letters of attestation (*geloofsbrieven*) of proper moral conduct if they wished to settle and be admitted into the Calvinist community. In that sense, the church kept a close watch on its member congregations.

---

[19] Robert Allan Houston, *Literacy in Early Modern Europe: Culture and Education, 1500-1800* (London; New York: Longman, 1988); Harvey J. Graff, *The Legacies of Literacy: Continuities and Contradictions in Western Culture and Society* (Bloomington: Indiana University Press, 1987); David Cressy, *Literacy and the Social Order*: *Reading and Writing in Tudor and Stuart England* (Cambridge; New York: Cambridge University Press, 1980); Gerald Strauss, *Luther's House of Learning: Indoctrination of the Young in the German Reformation* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1978).

3. Moving into the Text

Kercboek (Consistory Records) of the Tayouan consistory is an ecclesiastical writing consistent with the church regulations in Calvinist countries. Consistories or church councils (*kerkeraad*) were assemblies of ministers and elders who administered church discipline, which also translates into some form of ecclesiastical justice. Although it was exercised in a purely spiritual way, it reveals the all-powerful and pervasive force of religion in the lives of the believers. In that fashion, the Tayouan consistory kept records duly noted the moral state of mind of its members. The consistory sessions were chaired by the minister, who acted as the *praeses* (or president) and who was assisted by the scribe, and each session bore signatures of approval from the elders, the deacon, and the political commissioner. Consistories were not independent bodies; the Tayouan consistory was under the supervision of the Batavia consistory and the Amsterdam classis. When disputes occurred among the clergy or with the churches in other overseas settlements, these issues had to be dealt with by the Amsterdam classis.[20] But in reality, the VOC authorities (the state) controlled the responsibilities of higher-placed church institutions, and the overseas consistories' function as a classis or special synod remained a dead letter.[21] The clergy after all were paid employees of the VOC, which naturally allowed the state to intervene in church matters. Put firmly in place in 1620 were issues of preaching language, arrangement of the Lord's Supper, and the formation of a

---

[20] The classis was organized at the regional level, and formed a larger unit than the consistory. Its main responsibility was to maintain discipline among its parish clergy members and examine candidates for the ministry. But it could also intervene in disciplinary cases involving laypersons if the offense was serious or circumstances unusually complicated. See Philip S. Gorski, *The Disciplinary Revolution: Calvinism and the Rise of the State in Early Modern Europe* (Chicago: University of Chicago Press, 2003), p. 56. For a number of theological disputes that required the intervention of the classes, see Chang-hua Lin, "The Dutch Reformed Church in a Colonial Context: A Comparative Study of the Taiwan and American Experience (1624-1664)," (Master's Thesis, Holland: Western Theological Seminary, 2006), pp. 68-84.

[21] Synods consisted of the classes grouped together at the provincial level, with the participation of lay representatives from the consistories and political delegates from the secular bodies. The focus was on general issues of church discipline and policy, adjudicating disciplinary cases involving clergymen and interpreting the rules regarding lay discipline. See Philip S. Gorski, *The Disciplinary Revolution: Calvinism and the Rise of the State in Early Modern Europe*, p. 56. According to C. W. Th. Baron van Boetzelaer, the overarching decision making power of the VOC had a nefast effect on the development of the church in the Indies. C. W. Theodorus Baron van Boetzelaer van Asperen en Dubbeldam, *De protestantsche kerk in Nederlandsch-Indië: Haar ontwikkeling van 1620-1939* ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1947), pp. 37-39.

consistory with two preachers and the election of two elders, to be approved by the Council of India. Following amendments in 1624, the final approval of the Governor-General was needed on decisions where the preachers and attendants-to-the-sick were to be stationed. In 1643 Governor-General Van Diemen (in office 1636-1645) ordered the Final Regulations; its execution was stated for use in Batavia, but was given room to adapt to local circumstances, the churches in the other VOC territories were encouraged to implement the regulations as well.[22] But there was more to it. It was not unheard of that Company servants generated illicit profits to improve their financial situation. Ward refers to the inherent social and economic tension within the VOC, and notes that "The Company tried to resolve these tensions by creating a legal system that would help maintain peaceful order and productivity. It did so partly by imposing social, religious, and ethnic categories that in turn determined one's legal identity and consequently the punishments that could be imposed for transgressions against Company law."[23] Against this background, the state had her say regarding the appointment or displacement of preachers, moral sanctioning and the appearance of a political commissioner with a seat in the consistory. Hence, on 15 January 1644, Pieter Anthonissen Overtwater was appointed as the political commissioner in Formosa.[24]

The combination of the ecclesiastical and secular systems proved to be one of the major underlying causes of conflict in the field. Propagating Christianity was tolerated by the VOC authorities insofar as it served the needs of territorial conquest and the further colonization of the island. In other words, it had to be done in the interest of promoting social stability. The missionaries entered the political arena to promote the welfare of the natives, whereas the VOC authorities came to regard them as pawns.[25] The churchmen won the support of

---

22 For a discussion of the ambiguous hierarchal relationship between the Tayouan and Batavia consistories, see Hsin Cha, "The Dutch Reformed Church in the Seventeenth Century Formosa," pp. 51-52, ftn 190-191.

23 Kerry Ward, *Networks of Empire: Forced Migration in the Dutch East India Company*, p. 78.

24 Session 12, 15 January 1644, *Resoluties* HR 4451, Anri, Jakarta. Overtwater became governor of Formosa 1646-1649.

25 Most research focuses on this conflict between church and state, as shown by Leonard Blussé, "Retribution and Remorse: The Interaction between the Administration and the Protestant Mission in Early Colonial Formosa," in Gyan Prakash, ed., *After Colonialism: Imperial Histories and Postcolonial Displacements* (Princeton: Princeton University Press, 1995), pp. 153-182; J. J. A. M. Kuepers, *The Dutch Reformed Church in Formosa, 1627-1662: Mission in a Colonial Context* (Immensee: Schriftenreihe der Neuen Zeitschrift für Missionswissenschaft, 27, 1978), and more recently by Hsin Cha, "The Dutch Reformed Church in the Seventeenth Century Formosa".

the local peoples, and more importantly, mastered their languages. The dependency on native language speakers for political purposes, more often than not, caused setbacks to missionary activities.[26] The world of the early Dutch mission was thus one in which a genuine threat came not only from the nature of their surroundings, but also from their own culture; theirs was an administration that proved helpful at times, but at other times held interests hostile to the Christian community. For political reasons the VOC authorities encouraged educational expansion, but they were in fact rather reluctant to provide financing and manpower. The Tayouan consistory repeatedly requested Batavia to send more clericals and schoolmasters. If the church in Formosa operated under constant financial strain and struggled with an acute labor shortage, how is this struggle exemplified in *Kercboek*? What solutions are suggested, and how do they bring about the relatedness between spatial and social mobility to Company personnel?

Four main threads run through the text-narrative. First, missionary work among the natives mainly consisted of religious education, evangelizing, and administrative control. The regulated visits to the northern and southern villages feature as a record of important events, and also contain observations on the number of schoolgoers proficient in spelling, reading, and writing, as well as the number of administered baptisms. These visits were conducted alongside the stipulated quarterly visitation (*ommeganck*) in the Calvinist community and denote the second main thread, namely church disciplinary procedures. Church members who were confirmed and had accepted church discipline voluntarily could partake in the Lord's Supper, the most important ceremony for believers, which united them at the Lord's Table. The focus of the Supper was on peace and reconciliation, not only with God but also with one's fellow believers. Prior to the organization of the Lord's Supper, church members were censured; if they had sinned, this could result in admonitions from the Lord's Table, and when they refused or proved unable to better their lifestyle and reconcile, excommunication from the congregation could follow. The member would then be cut off the tree of life like a rotten apple. Third, the text documents the day-to-day administration

26 Political services resulted from the cooperation between church and state in the process of conquest. William Campbell, *Formosa under the Dutch: Described from Contemporary Records, with Explanatory Notes and a Bibliography of the Island* (London: Kegan Paul, 1903), p. 540. Also see, Ann Heylen, "Dutch Language Policy and Early Formosan Literacy (1624-1662)," in Wei-ying Ku, ed., *Missionary Approaches and Linguistics in Mainland China and Taiwan* (Leuven: F. Verbiest Foundation and Leuven University Press, 2001), pp. 213-214.

of the Tayouan consistory; and fourth, the flow of incoming and outgoing correspondence with Batavia and the homeland provides information on postal service history and literacy practices.

The social significance of church discipline is not to be underestimated, and observations on the moral code of the Dutch community as members of the Calvinist church provide background that helps explain the dynamics in mobility. One should not ignore the fact that the voyagers were living far from home in a climate to which they were not accustomed, which created a great amount of mental stress and resulted at times in questionable behavior, prolonged illness and a high mortality rate. The pressure to behave properly and the sanctions or punishment that could result from sinful behavior was not a sinecure but something to be taken seriously. The exemplary function of church discipline had all to do with establishing a growing Calvinist congregation where members were in control of their emotions and worked for the respectability of the community. Letters of attestation were testaments to proper behavior, bearing evidence of an individual's morality, and were a necessity for gaining career opportunities.

4. The Interplay between Relocation, Displacement, and Requests by the Attendants-to-the-sick

One of the standard historical surveys of the Dutch mission on Formosa is Willy Abraham Ginsel's 1930 doctoral thesis, *De Gereformeerde Kerk op Formosa of de lotgevallen eener handelskerk onder de Oost-Indische Compagnie, 1627-1662*. According to Ginsel, towards the end of 1646, when Reverend Joannes Bavius (in service 1640-1646) passed away, there were two preachers, those being Reverend Simon van Breen (in service 1643-1646) and Reverend Joannes Happart (in service 1644-1647), one proponent named Hans Olhoff (died in 1651), five attendants-to-the-sick, and 29 schoolmasters (Dutch and natives). They took charge of evangelizing and services in Castle Zeelandia (Tayouan).

Attendants-to-the-sick take on a prominent role in the text. Even though they are not the most significant of the voyagers, their presence tells much of the politics and relationship between church and state. To a certain extent, the

prevalence of attendants-to-the-sick reflects the reality of what sailing to the Indies was about in combination with the newly established Dutch Republic. Aside from being needed to care for the sick during the hazardous maritime journey, they temporarily substituted for the lack of preachers both on and off the ships. The majority of them, however, did not go ashore but remained onboard to read the daily prayers, conduct sermons during Sunday services, and tend to the sick. Sometimes they were authorized to baptize or preach, which provided a path toward upward mobility, i.e., to become an ordained minister and/or prepare for the office of holy proponent. At times, attendants-to-the-sick also fulfilled the position of reader (*voorleeser*).

Upon arrival, the attendants-to-the-sick presented themselves to the consistory and showed their letters of attestation together with a letter from the captain testifying to their behavior onboard. Letters of attestation represented the regional control that the Calvinist church was able to implement.[27] In the Dutch Republic, believers who moved from one location to another also had to present these letters, which noted whether they had been sanctioned by church discipline in their previous habitats and how well versed they were in church doctrines.[28] Moving away did not imply that one could start over with a clean slate. As a rule, an exam was taken which consisted of testing the subject's ability to sing and read well, as well as his biblical knowledge.[29] Although *Kercboek* does not mention explicitly if the exam was administered, the presentation of the letters is meticulously recorded, and, especially in the later years (1646 onwards), candidates were asked if they could sing and read. Hence, we come across the first point regarding the specificity of the attendant-to-the-sick in Formosa: his duties were divided between serving the Dutch community, mainly in Castle Zeelandia in Tayouan, and serving the converted villages, which required both assistance in the schools and in communicating in the local language. Specific mention of "being able to sing and read aloud" is only made when it concerned an appointment to the Castle. Of immediate interest is the extent to which the

27 Herman Roodenburg, *Onder censuur: De kerkelijke tucht in de gereformeerde gemeente van Amsterdam, 1578-1700* (Hilversum: Verloren, 1990).

28 Gorski translates the letters as "certificates-of-good-conduct, certifying that they were confessing members of the reformed Church and were not currently under censure," see Philip S. Gorski, *The Disciplinary Revolution: Calvinism and the Rise of the State in Early Modern Europe*, p. 63.

29 C. W. Theodorus Baron van Boetzelaer van Asperen en Dubbeldam, *De protestantsche kerk in Nederlandsch-Indië: Haar ontwikkeling van 1620-1939,* pp. 109-110.

appointment as attendant-to-the-sick with duties as schoolmaster in the villages was seen as an improvement in status and salary.

In October 1643 there were two attendants-to-the-sick in Soulang "who don't have much to do," thus it was communicated to Reverend Bavius to relocate them.[30] One of them was Joost Gillisz. who was to be relocated to Backluan to replace Hendrik van Beek who had fallen ill and was not recovering. The following month, van Beek's request to be dismissed was granted, but his wish to be repatriated still had to be communicated with Reverend Bavius.[31] In the meantime, the Tayouan consistory had received two requests from attendants-to-the-sick on ships, those being Jan Bouwensz. van Leeuwarden on the *Breskens* and Daniel Jonasz. van Enkhuisen on the *Castricum*, who were to be stationed in Formosa for a contract period of seven years. The matter was communicated to Bavius whose written reply agreed to the hiring of the two, suggesting that Daniel Jonasz. be stationed in Mattauw but to wait before assigning a location for Jan Bouwensz. The preacher also agreed to the departure of van Beek from Formosa but disagreed with the relocation of Joost Gillisz. from Soulang to Backluan.[32] A third attendant-to-the-sick, Gerrit Jansz. Hartgring van Hasselt arrived from Kelang and was hired under the same conditions as Jan Bouwensz. At the subsequent meeting it was decided that Jan Bouwensz. was to be stationed in Sinckan and Gerrit Jansz. Hartgring in Soulang. Also, attendant-to-the-sick Cornelis Verbeecq in Soulang's request to leave Formosa because of physical incompetence and inability to learn the local language had been granted. After Joost van Bergen had left in December, a vacancy in Sinckan opened, and it was debated whether or not Daniel should be relocated from Tavokan to Sinckan and Jan Toornenburg from Mattauw to Tavokan.[33]

---

30 Session 3, 28 October 1643, HR 4451, Anri, Jakarta. Reverend Bavius was not in Tayouan, but residing in Soulang and made his opinions known in writing.

31 Session 4, 23 November 1643, HR 4451, Anri, Jakarta.

32 The consistory records do not explain why Reverend Bavius in his letter was objecting to the relocation of Joost Gillisz. from Soulang to Backluan more than that it was not deemed appropriate. The consistory overruled the objections made by Reverend Bavius and relocated Joost Gillisz. to Backluan. *Dagregisters II* on 6 September 1644 inform us that Joost Gillsz. is in Backluan but will move to Sinckan. DR 06.09. 1644, F fol. 171, p. 317.

33 Session 7, 5 December 1643, HR 4451, Anri, Jakarta. Joost van Bergen had requested to be exempted from his duty as attendant-to-the-sick in order to be fully employed as substitute-political commissioner, for the reason that he could not combine both positions. For the relocation of Jan Toornenburg, see Session 15, 1 February 1644, HR 4451, Anri, Jakarta.

In brief, the calculation for the year 1643 shows that one new position was created in Sinckan, which was filled by Jan Bouwensz. With the departure of Joost van Bergen, another position opened, and this raised the question of appointing a proponent. All the other posts of attendants-to-the-sick that were vacated due to granted requests for leave for various reasons were filled through a relocation of others who had been stationed elsewhere. Relocation was often closely related to the official findings from the visits to the villages and depended on what had been reported in terms of progress, morality, and other matters. For example, following the visit to the south and their reports regarding the *modus operandi* of proponent Andreas Merkinius and Hans Valland, it was decided to relocate Hans Olhoff to Sinckan, answering the question raised earlier of whether or not to send a proponent. Meanwhile, proponent Merkinius was to be stationed in Soulang, Gerrit Jansz. Hartgring in Tapouliang, Jan Boudewijnsz. in Tirosen, Hans Valland in Backluan, Jacob Sandbergen in Tavokan, and schoolmaster Daniel Hendriksz. in Soulang.[34] The above excerpt is fairly representative of the consistory records (hereafter Minutes). The reader today is given names and places, but one has to look elsewhere in the document or find other sources to complement knowledge of the context in which these men and women had come to the attention of the consistory.

Is it possible to discern a pattern in what constituted dynamics in mobility? Let us zoom in on Gerrit Jansz. Hartgring van Hasselt's career path as attendant-to-the-sick in Formosa (1643-1648) for a moment. Gerrit Jansz. arrived in Tayouan from Kelang in 1643, where he also passed away in 1648.[35] Even though it were only his final few years as a VOC employee in the Tayouan Factory, it does give us an impression of social mobility in his working life, the spatial mobility of which has been mapped out in Figure 1.

Gerrit Jansz. Hartgring was first stationed in Soulang, and assigned to Tapouliang in February 1644. The text is not explicit as to whether he had studied the language in Soulang. Once on post, he requested a horse because he was given supervision of Tapouliang, in addition to other southern villages.[36]

---

[34] Session 14, 27 January 1644, HR 4451, Anri, Jakarta.

[35] *Kercboek* refers to his passing away on 19 August 1648 (session 82), although Gerrit Jansz. may have passed away as early as September 1646 soon after his relocation to Tayouan if the wording "wechnemen" be understood as "taken away from us" in the religious sense of the word.

[36] *Dagregisters II* bring up Gerrit Jansz.'s writings from Tapouliang and Nettne on the state of affairs of the villages and some cases that demanded attention between September and November. DR 21.09.1644, F fol. 180, p. 325; DR 11.10.1644, F fol. 185, p. 330; DR 03.11.1644, F fol. 206, p. 352.

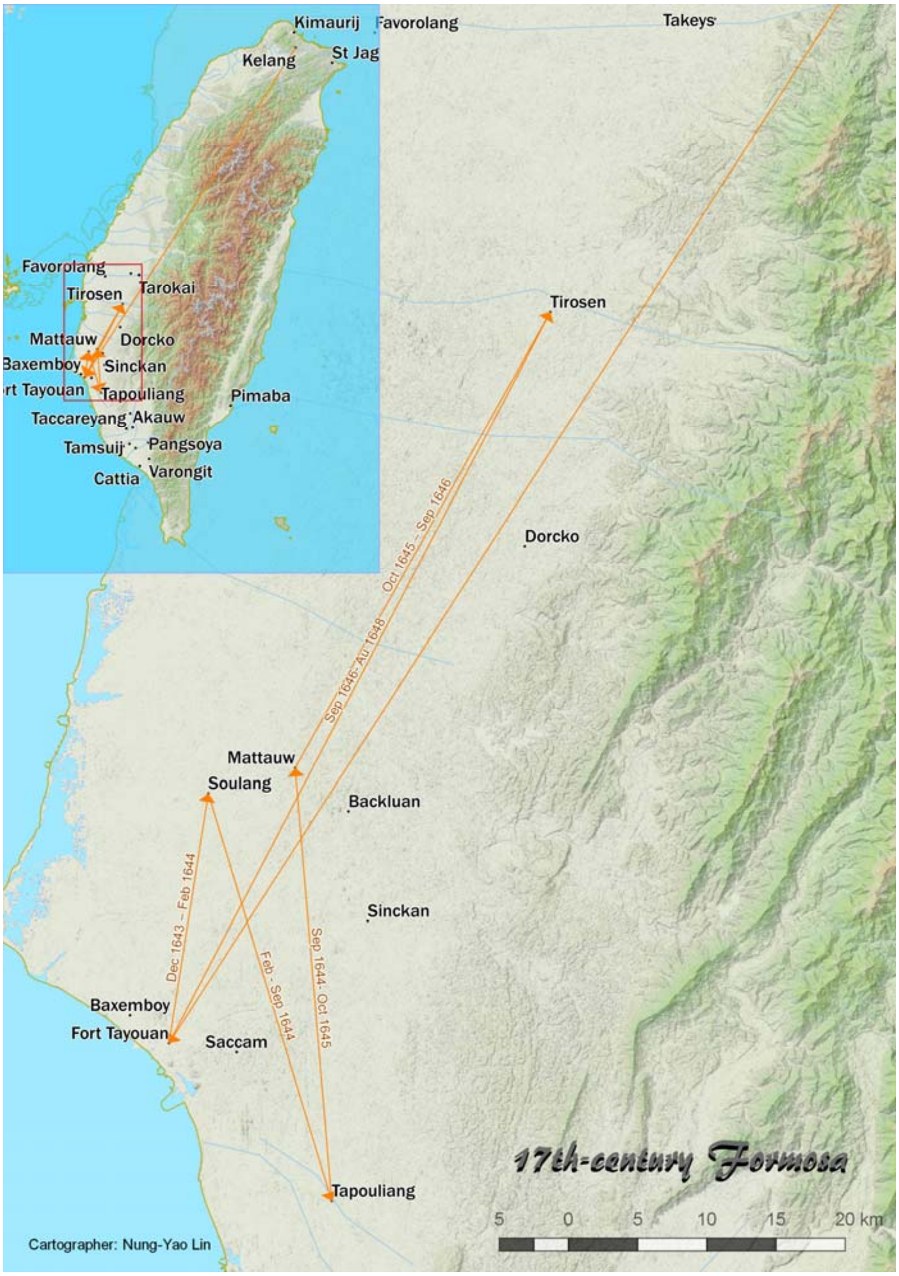


Figure 1: 17th-Century Formosa; spatial mobility of Gerrit Jansz. Hartgring van Hasselt (1643-1648)

Credit: adapted from http://www.jspacesystems.or.jp/ersdac/GDEM/J/ and https://gist-map.motc.gov.tw/Complex/MapTopic, copyright in the public domain.

Within the totality of settlements under Dutch control, the south was the least favorable region, being especially notorious for an insupportable climate and disease. Interestingly, the horse request was granted; horses and greyhounds were considered symbols of prestige and status and not dealt out freely. At the same time, Gerrit Jansz. also sought instruction, but he was ordered to continue carrying out his present duties unless specifically told otherwise.[37] The Minutes dated 1 October 1645 record that Gerrit Jansz. was moving to Tirosen and his vacancy in Mattauw would be taken by Tobias Stael, newly arrived from Batavia via Siam.[38] The entry agreed to grant his request for a salary raise when his contract expired on 6 November 1645. One year later, on 3 September 1646, Gerrit Jansz., who was still in Tirosen, was invited to serve the Dutch community in Tayouan, replacing Frans Salomonsz.[39] His position in Tirosen was taken over by Frederick van Amstelveen, provisional schoolmaster from Soulang.[40] On 19 August 1648, the Minutes record the passing away of Gerrit Jansz., attendant-to-the-sick and reader. Bastiaen Drieoen would take on the singing and reading duties in the church and the evening prayers in the castle.[41]

The text reveals the reasons behind Gerrit Jansz.'s relocations from Tapouliang to Mattauw in 1644, and from Tirosen to Tayouan (Castle Zeelandia) in 1646. In both cases, the explanation comes through the reports of the visits to the villages and the *ommeganck* that mention Gerrit Jansz.'s dealings with schoolmaster Cæsar van Winschooten and attendant-to-the-sick Frans Salomonsz. Both illustrations point to deep-lying personal issues, the first of which concerns the conflict that had arisen between Cæsar and Gerrit Jansz. Cæsar appears in the text in the course of May 1644, when he requested to be accepted into the community, and is appointed schoolmaster in Tapouliang.[42] In the entry for 26 July, Gerrit Jansz. in Tapouliang complained about Cæsar in his letters to the consistory.[43] The case obviously came to the full. The next entry on 28 July

---

37 Session 15, 1 February 1644, HR 4451, Anri, Jakarta.

38 Session on 1 October 1645, HR 4451, Anri, Jakarta.

39 *Dagregisters II* on 23 and 24 March 1647 mention that Gerrit Jansz. was put in charge to do the service to the Castle by himself, because the schoolmaster (and attendant-to-the-sick) Cornelis Eeckenhooren moved away to Favorolang, where he unfortunately is reported to have died in May. DR 23/24.03.1647, J fol. 572, pp. 558-559; DR 25/26/27.05.1647, J fol. 591, p. 575.

40 Session 60, 11 September 1646, HR 4451, Anri, Jakarta.

41 Session on 28 December 1648, HR 4451, Anri, Jakarta.

42 Session 19, 6 May 1644, HR 4451, Anri, Jakarta.

43 *Dagregisters II* complement on the correspondence in which both Gerrit Jansz. and Cæsar explain themselves over their behavior, as was customary to do. DR 06.09.1644, F fol. 170, p. 316.

1644 reports that both had been summoned to a hearing. The accusations against Gerrit Jansz. reveal his negligence in looking after the schools and church, and that he had used the locals for his own purposes. In both cases he contributed the negligence to his long-standing illness and was reprimanded. Cæsar was suspended for two months and his salary was cut.[44]

The August 1644 expansion of the mission ordered Reverend Simon Van Breen to go to Favorolang and proponent Hans Olhoff – stationed in Soulang – to be sent to the south while Reverend Johannes Happart was to stay in Tayouan at the Castle.[45] From that time on there was a relocation of personnel, as the Minutes of 3 September report that Gerrit Jansz. was to be relocated to Mattauw and Cæsar van Winschooten to move to Akauw, among other reshufflings.[46] At the same time, the relocation also ended the (references to the) dispute between Gerrit Jansz. and Cæsar. One is left wondering to what extent the relocation of both these men was the result of (immediate or not) the complaints, either as a solution to keep matters in good order or as a form of admonishment for having disturbed the good order in the first place.

Two years later, in 1646, Gerrit Jansz. replaced Frans Salomonsz., who was censored due to reports of his behavior. In fact, both cases of Frans Salomonsz. and Cæsar van Winschooten, in contradistinction to that of Gerrit Jansz., reveal instances where the reality of daily life overseas exerted much mental and even physical strain. Gerrit Jansz.'s accusations made against Cæsar depict traces of violent behavior, who had threatened to shoot Gerrit Jansz.'s servant boy; moreover, during the same summon, Gerrit Jansz. also accused Cæsar of assaulting a Chinese man.[47] Frans was attendant-to-the-sick and reader of the community. He, too, was reported to have difficulty controlling his emotions – he once chased the hospital surgeon with a knife due to longstanding

---

44 Session 22, 28 July 1644, HR 4451, Anri, Jakarta.

45 Session 23, 9 August 1644, HR 4451, Anri, Jakarta. Olhoff came to Formosa as attendant-to-the-sick, was promoted to proponent in 1643, and from 1644 onwards acted as political commissioner in the south. DR 23.10. 1643, C fol. 417, p. 204; DR 25.08. 1644, F fol. 162, p. 309, ftn 15.

46 Session 25, 3 September 1644, HR 4451, Anri, Jakarta. The Minutes mention that Van Breen could take two of the new attendants-to-the-sick and six competent schoolmasters with him to Favorolang, but no names are included. Hans Olhoff was on his way to the south and was replaced by Joost Gillisz. in Tapouliang, Hans Valland stayed in Sinckan, and schoolmaster Hendrik Veer replaced Gerrit Jansz. In Tapouliang, and provisional schoolmaster Caspar Christiaensz. moved to Dorcko. *Dagregisters II* confirm this in their entry on 6 September 1644. DR 06.09.1644, F fol. 171, p. 317.

47 The Chinaman's wife was involved as well. Session 22, 28 July 1644, HR 4451, Anri, Jakarta.

disagreements between the surgeon and Salomonsz.'s wife.[48] This bad behavior is brought up again in subsequent Minutes. Aside from failing to reconcile with the surgeon, Frans Salomonsz. assaulted attendant-to-the-sick Cornelis Eeckenhooren. For this, he was not allowed to attend Supper.[49] The November Minutes record that there was no sign of improvement. In addition to being excluded from Supper, he was to be suspended and sent back to Batavia.[50] No explicit mention is made of his excommunication from the community.

5. Career Prospects: Soldier to Schoolmaster and Interpreter to Political Commissioner

Assuming a new position in the Tayouan Factory proved to be a venue for mobility and relocation. In terms of social hierarchy, the rank of schoolmaster occupied a central position and was in high demand. This is understandable, as education had to be in the local languages, which took several years to master and thus was a key issue in the schoolmaster-related entries. Likewise, learning how to write and acquire fluency in Dutch literacy skills was necessary for those teaching the Dutch community. A period of language training took place in the Castle, and when approved, the schoolmaster was sent to Sinckan to study the Sinckan language and engage in educational matters. Attendants-to-the-sick and soldiers usually filled the gap in schoolmaster vacancies; however, this path toward upward mobility – as it seemed at first to be – did not always prove successful or even desirable.

In April 1644, the Tayouan consistory appointed attendant-to-the-sick Frans Salomonsz. to assist in education: "In order for the youth to be instructed in an orderly manner in the Christian religion and be educated into the congregation, it has been approved that in accordance with the custom in the homeland, a catechism for the youth will be started here. The attendant-to-the-sick Frans Salomonsz. will instruct the young girls and the preacher Simon van Breen the young men."[51] The next reference to Frans Salomonsz. is in August 1645, when

---

48 Session 55, 10 July 1646, HR 4451, Anri, Jakarta.

49 Session 58, 3 September 1646, and also Session 61, 15 October 1646, HR 4451, Anri, Jakarta.

50 Session 62, 2 November 1646, HR 4451, Anri, Jakarta.

51 "Op dat de jeugt in Christelijke religie met ordre mocht onderwesen en tot de gemeente aengequeekt werden, is goed gevonden, dat men na Vaderlands gebruik, een catechisatie der jeugt hier sal aenrichten: en

he requested to be dismissed from the position and to leave to Batavia on the next ship.[52]

A similar case is that of attendant-to-the-sick Anthonij van der Hedens, promoted to schoolmaster in Tayouan in September 1644.[53] Less than three months later, he requested to be discharged from the position. The reason given was that a longtime illness had made him unfit.[54] The request was granted and a suitable replacement would be sought. That individual was attendant-to-the-sick Alexander Abrahamssen, who presented himself to be appointed as schoolmaster in Tayouan and reader of prayer services for the soldiers in the castle, duties that had been unfulfilled for some time.[55] There is reason to believe that he may have been the same Alexander who was kept in waiting until the arrival of the new Governor François Caron (in office 1644-1646).[56] In September 1646, the Tayouan consistory records the departure of Alexander Abrahamssen, noting that the position of attendant-to-the-sick and schoolmaster had been vacant for some time. The decision was made to send for the newly arrived attendant-to-the-sick Cornelis Eeckenhooren, who would also be charged with reciting the daily prayers in the bastion and Sunday service on the redoubt, Zeeburg aen Baxemboy.[57]

Whereas in the above cases, the attendants-to-the-sick did not prove successful in their promotions to schoolmaster, such was not the case for soldiers. The notion of abecedarian literacy comes to mind, but it may equally indicate that being a soldier in the Indies could be a stepping-stone to a better life. Gaastra in this respect noted that soldiers were recruited from the lowest social classes and that there were a large number of foreigners among them, although he added in readjustment of van Gelder's analysis that not all belonged to the "uneducated, almost criminal scum of the nation."[58] The following are examples

---

sullen de dochters bij den krankbesoeder Frans Salomonsz., ende de jongelingen bij den predikant Simon van Breen onderwesen werden." Session 17, 4 April 1644, HR 4451, Anri, Jakarta.

52 Session 42, 14 August 1645, HR 4451, Anri, Jakarta.

53 Session 27, 23 September 1644, HR 4451, Anri, Jakarta.

54 Session 31, 2 December 1644, HR 4451, Anri, Jakarta.

55 Session 32, 20 December 1644, HR 4451, Anri, Jakarta.

56 Session 21, 26 July 1644, HR 4451, Anri, Jakarta.

57 Session 59, 10 September 1646, HR 4451, Anri, Jakarta.

58 Femme S. Gaastra, *The Dutch East India Company: Expansion and Decline*, pp. 88-91. More research is warranted for the status and mobility prospects of the soldiers in the totality of the VOC. Large garrisons were maintained to assist with expeditions, but also to offer protection to the sick and those incapacitated, as well as guarding convicts and exiles. See Kerry Ward, *Networks of Empire: Forced Migration in the Dutch East India Company*, pp. 65-66.

of soldiers who had become promising schoolmasters. The first case was recorded on 5 January 1644; soldier Thomas Putval van Leyden had been schoolmaster in Tevorang for two years. Given his positive performance, it was debated whether to increase his salary and allow him the schoolmaster state income (*tractement*).[59] On 20 December 1644, following the death of schoolmaster Jacob Sandbergen in Tavokan and the longstanding illness of Jan Toornenburg in Sinckan, it was decided that those men be replaced by two good soldiers. After having received training in the language in Sinckan, they would be commissioned to Sinckan and Tavokan together with another competent person to look after the schools.[60]

Likewise, the soldier Frederick Wouters requested to be employed in church matters and was approved. He was to be stationed under the supervision of Reverend Bavius in Soulang.[61] In the Minutes of 11 September 1646, we read that Jan Borst from Tavokan was to be relocated to Mattauw and replaced by Jan Wagenaer in Sinckan. In addition, three soldiers, two of whom were in Soulang and one who was in Sinckan, were to look after the schools.[62] Evidently, replacements were required when personnel passed away as well. The entry on 14 August 1645 records, "Two of the temporary schoolmasters, Anthonij Scholtens and Jaques Flotier, formerly employed in the northern villages under the supervision of the preacher have died, and it has been agreed that with the approval of the Governor two other people from the garrison will come and replace the deceased".[63]

When schoolmasters were proven incompetent in the results of the visitations, they were relocated and put under the supervision or in the vicinity of a preacher or a holy proponent. Such was the decision in relocating schoolmaster Jan Toornenburg from Mattauw to Sinckan, where he was to be

59 Session 10, 5 January 1644, HR 4451, Anri, Jakarta. *Dagregisters III* record the passing away of Thomas Putval early June 1647 in Tevorang. The loss was mentioned in the context of the correspondence received from the schoolmaster on 1 June about some disciplinary cases, but whose medical condition prevented Putval to appear in person in the castle on 5 June, followed by the recording of his death in the entries between 8 and 11 June. DR 8/9/10/11.06.1647, A fol. 278, p. 6.

60 Session 32, 20 December 1644, HR 4451, Anri, Jakarta.

61 Session 46, 6 November 1645, HR 4451, Anri, Jakarta.

62 Session 60, 11 September 1646, HR 4451, Anri, Jakarta.

63 "Alsoo twee der provisionele schoolmeesters Anthonij Scholtens ende Jaques Flotier, voor desen gebruijckt inde noordelijcke dorpen gehoorende onder het opsicht D. Presidis overleden sijnde; wert goetgevonden dat naer voorgaende approbatie van Hr Gouverneur twee andere persoonen uijt het guarnisoen gekomen ende in den overledenen plaetse gestelt werden." Session 42, 14 August 1645, HR 4451, Anri, Jakarta.

under the close supervision of Hans Olhof.[64] The January 1646 Minutes report that schoolmaster Andries Meerman in Backluan proved unfit as a teacher and that Lambert Simonsen, schoolmaster in Mattauw, was found incompetent; it was decided to move Lambert Simonsen to Verovorongh, where he would be placed under the supervision of Hans Olhoff.[65]

The position of schoolmasters in the social strata warrants some explanation. Irrespective of their levels of education and intelligence, schoolmasters' *tractement* was fairly meager. However, their literacy enabled them to fill some sideline positions, such as secretary, tax collector, or notary, thus providing the possibility for better provisions and upward mobility. This is revealed by the case of schoolmaster Steven Dircksen in Verovorongh, who was given a raise when he proved able to read aloud the February daily register.[66] The 2 March 1646 Minutes report that he was to be relocated to Nettne to replace schoolmaster Lambert Meindertsen, who in his capacity as political interpreter would have been frequently absent.[67]

Both school and church had to be financed from the earnings of Chinese hunting licenses, poll taxes and fines, which the missionaries were put in charge of; these were called political services. Political services resulted from the cooperation between church and state in the process of conquest. For want of funds and suitable men, the administration was unable to appoint trading agents familiar with the language, civil officers for collecting taxes, or police in those regions over which lordship was exercised. The ministers were consequently burdened with administrative tasks such as interpreting, collecting taxes, selling hunting licenses, or buying deerskin and other local produce.[68] A fine, which usually amounted to one deerskin, was levied on school absenteeism and failure to attend services.[69]

---

64 Session 15, 1 February 1644, HR 4451, Anri, Jakarta.

65 Session 49, 24 January 1646, HR 4451, Anri, Jakarta.

66 Session 16, 22 March 1644 and Session 35, 16 January 1645, HR 4451, Anri, Jakarta.

67 Session 52, 2 March 1646, HR 4451, Anri, Jakarta.

68 William Campbell, *Formosa under the Dutch: Described from Contemporary Records, with Explanatory Notes and a Bibliography of the Island*, p. 540.

69 John R. Shepherd, *Statecraft and Political Economy on the Taiwan Frontier, 1600-1800* (Stanford: Stanford University Press, 1993), p. 66; Chiao-min Hsieh, *Taiwan -- Ihla Formosa: A Geography in Perspective* (London: Butterworth, 1964), p. 144; Willy Abraham Ginsel, *De Gereformeerde Kerk op Formosa of de lotgevallen eener handelskerk onder de Oost-Indische-Compagnie, 1627-1662* (Leiden: P. J. Mulder, 1931), p. 118.

The post of political commissioner and interpreter provided mobility for schoolmasters. These opportunities became available in 1644, following the decision by the Governor and the Council of Justice to regulate the responsibilities of the political commissioners and separate them from church matters, meaning that the clergy should oversee schools and churches, and not fine collection or administrative work.[70] It was decided in the September Minutes to appoint eight schoolmasters as interpreters to assist Pieter Anthonissen Overtwater as political commissioner; among them were Cæsar van Winschooten in Tavokan, Lambert Meindertsen in Nettne, and Daniel Hendricsz. in Soulang.[71] The *Dagregisters* elucidate the activities and responsibilities of the interpreter. Hence, we are informed that on 20 August 1645, “the schoolmaster Lambert Meindertsen and some natives troops had been on the road for five days, but returned empty-handed.”[72] And further down on 10 September, “Today we also received a message from the proponent preacher Hans Olhoff in Verovorongh, dated yesterday, which made clear that because of his illness, he had sent the interpreter Lambert Meyndertsen on the 27th to Varongit and nearby villages to inquire about gathering the village heads (which kept them quite busy), and according to our regulations, both he and Olhoff were to report back within eight to ten days.”[73] Daniel Hendricsz. in Soulang, on the other hand issued a very serious request to remain with the school.[74]

Cæsar van Winschooten, who was dismissed as schoolmaster in Akauw and appointed as interpreter for the political commissioner, requested to be extended a letter of attestation for his service as schoolmaster, according to the January 1645 entry. This request was refused until he could prove himself worthy.[75] In October 1645, Cæsar van Winschooten then requested to be dismissed as

---

70 Session 26, 8 September 1644, HR 4451, Anri, Jakarta.

71 Session 27, 23 September 1644, HR 4451, Anri, Jakarta.

72 *Dagregisters II* “[..] den schoolmeester Lambert Meyndertsen met eenige troupen der inhabitanten vijff dagen op de been geweest, maer onverrichtersaken weder thuysgekeert.” DR 20.08.1645 G fol. 720, p. 422.

73 “Bequamen oock vandage schrijvens uyt Verovorongh van den proponent domino Hans Olhoff, gedateert op gisteren, daeruyt verstonden hoe dat hij vermits sijne continuerende sieckte op 27en passato den tolcq Lambert Meyndertsen naer Varingit ende bijgelegen dorpen gesonden hadde omme naer gelegentheyt dier plaetsen, item wegens ‘t t halen van hooffden (dat daer soo dapper in swangh gingh) te inquieren, opdat daervan volgens onse ordre, gelijck hij, Olhoff binnen 8 à 10 dagen voornemens was, rapport mochte doen.” DR 10.09.1645 G fol. 760, p. 459.

74 “Heden hebbe den schoolmeester Daniël Hendricxs, die wij tot tolcq gestelt hadden, op sijn ernstigh versoecq bij de schoole gelaten.” DR 23.09.1644, F fol. 180, p. 325.

75 Session 35, 16 January 1645, HR 4451, Anri, Jakarta.

interpreter and hired as an attendant-to-the-sick, with a three-year contract. Likewise, this was not granted, and it was even discussed whether to dismiss him altogether.[76] He repeated his request but to no avail, and instead the Tayouan consistory reinstated him as schoolmaster.[77] The Minutes in January 1645 had already reported that the three villages, Akauw (where Cæsar van Winschooten and Hans Herewijns had been teaching since September 1644), Nettne and Cattia were in need of schoolmasters.[78]

In briefly overviewing the social mobility among soldiers, attendants-to-the-sick, and schoolmasters, hierarchy surfaces, especially in regard to those who hoped to continue their career elsewhere. Some cases support the view that the position of village schoolmaster was less attractive than that of teaching the Dutch community in Tayouan. However, it does not explain why attendants-to-the-sick did not fare well as schoolmasters. Likewise, schoolmasters did not necessarily desire promotion to political interpreter. In both cases, proficiency in the local languages was required. Nonetheless, being literate was one of the basic requirements for social mobility anywhere. Soldiers promoted to schoolmaster performed better than others, as it truly was a step up in their career and status. A schoolmaster's *tractement* was higher than a soldier's *gagie*, and an appointment as schoolmaster could clear the path to political success for those who were truly ambitious and smart. However, it remains to be seen to what extent this degree of upward mobility existed in other regions of the East Indies. Would a soldier promoted to schoolmaster in Formosa be automatically hired as schoolmaster in Batavia? Did Cæsar van Winschooten have such career opportunities in mind when he put in his request for a letter of attestation, congruent to making known his wish to depart from Formosa? Was it the same as Frans Salomonsz.'s motivation? The following section will illustrate the social significance of church discipline and the repercussions it could have on one's chances for mobility and career opportunities.

---

76 Session 45, 1 October 1645, HR 4451, Anri, Jakarta.

77 Session 46, 6 November 1645, HR 4451, Anri, Jakarta.

78 Session 35, 16 January 1645, HR 4451, Anri, Jakarta. It is decided to appoint a resident from Tapouliang, and Hans Olhoff has to make sure that the children from these villages go to school.

6. The Downside of Mobility

Cases of downward mobility were just as frequent those of upward mobility in the VOC. The former was usually the result of improper behavior, which was regulated by church discipline during the Minutes' sessions devoted to censuring members. These took place shortly before the Lord's Supper. The president of the Tayouan consistory summarized the number of complaints of sinful behavior that were collected during the *ommeganck* and presented the efforts made by the consistory to admonish the sinner(s). An overview reveals that the most frequent sins and complaints that were presented can be divided in three categories: public drinking and alcohol abuse that could result in verbal abuse or fighting; whoring or adultery; and longstanding personal animosity and lack of competence or vigor in carrying out one's duties. There were gradations in the degree of sinful acts, but gestures of repentance or reconciliation usually were decisive in determining whether further steps were to be taken, such as making the alleged sinner's name known in the church, banner the sinner from the Lord's table, cuts in salary, demotion, or finally banishment from the community, which resulted in expulsion from the Tayuoan Factory altogether. In the case of demotion, relocation could follow. Jan Pietersz. van Amersfoort was demoted to soldier, and his request in May 1644 to be reinstated as attendant-to-the-sick was declined due to lack of improvement in his behavior.[79] The Minutes also record, "Schoolmaster Heijndrick Veer in Tapouliang will be given the musket again for being a drunk and replaced by someone else."[80] This decision was made half a year after it was decided that Veer would replace Cæsar van Winschooten and Gerrit Jansz. Hartgring in Tapouliang when those two men were relocated to Akauw and Mattauw respectively, also as a result of resolving a case of personal animosity.

The Minutes on 28 August 1645 record that attendant-to-the-sick Hendrik Hanton de Jonge showed attestation from the Classis van Walcheren and decided to be stationed in Tavokan to replace Joost Gillisz., who was scheduled to depart

---

79 Session 18, 3 May 1644, HR 4451, Anri, Jakarta.

80 "Heijndrick Veer alsoo hem menichmael in dronckenschap verloopen heeft, sal uijt Tapoeliang gelicht, ende het musquet wederom op 't schouder gegeven ende een ander in sijn plaetse versocht werden." Session 36, 10 March 1645, HR 4451, Anri, Jakarta.

for the patria in 1646.[81] This was acted upon favorably, and Hendrik Hanton would be employed in Backluan because schoolmaster Andries Meerman was needed in Sinckan every morning and evening for one hour to teach the young Lamey youth.[82] The death of Reverend Johannes Happart necessitated this relocation.[83] However, Hendrik Hanton was accused of unlawful sexual acts in 1648. He was suspended from his position and not allowed to attend the Lord's Supper, a penalty that was enforced for about a year.[84] Initially, mention was made to have him deported, but by April it appears that he had sufficiently repented when he was about to leave for Tamsuij, and had requested to be allowed into the congregation again.[85]

Illness was the reason generally given for bad or illicit conduct, as can be seen by Jan Toornenburg's request for immediate repatriation. His case was put to the Governor and granted on grounds of his long-term illness and the expiration of his duties over seven months before.[86] Some cases were more serious and resulted in expulsion to Batavia. This decision was the third or last "step" when reconciliation or contrition had been to no avail and the sinner proved incapable of "reformation." Because of its severity, several sessions were usually held, and the decision for expulsion – or at worst, excommunication – had to be approved by the Governor. Examples of this kind were Jan Rossenraet, who was considered to be useless and of bad character, Jan Boudewijnsz. in Tirosen, and another schoolmaster whose name is not disclosed.[87]

The Minutes agree to dispatch Jan Boudewijnsz. to Batavia for drunkenness and inability to learn the Formosan language.[88] It was not so much his linguistic incompetence as it was his alcohol abuse that earned him his ticket out of Formosa. Accusations of drunkenness and reasons given in defense of one's drunken state of mind – such as illness – were regularly heard, but were not exceptional and were equally common in 17th-century Holland.[89] What brought

---

81 Session 43, 28 August 1645, HR 4451, Anri, Jakarta.

82 Session 44, 28 September 1645, HR 4451, Anri, Jakarta.

83 *Dagregisters II*, DR 1 & 2. 12. 1647, K fol. 443, p. 613.

84 Session 81, 14 July 1648, HR 4451, Anri, Jakarta. He remained suspended from Supper, Session 83, 12 September 1648, HR 4451, Anri, Jakarta.

85 Session, 2 April 1649, HR 4451, Anri, Jakarta.

86 Session 38, 9 June 1645, HR 4451, Anri, Jakarta.

87 Session 26, 8 September 1644, HR 4451, Anri, Jakarta.

88 Session 36, 10 March 1645, HR 4451, Anri, Jakarta.

89 Herman Roodenburg, *Onder censuur: De kerkelijke tucht in de gereformeerde gemeente van Amsterdam, 1578-1700*, pp. 338-344.

the situation to a head was a combination of factors, usually involving additional infractions or the fact that the individual in question had become expendable. Against that background, let us reconsider the dismissal of Frans Salomonsz. and Cæsar van Winschooten. In August 1645, Frans put in a request to leave, which was not immediately granted; during consideration of his request Frans blatantly displayed behavior unacceptable to the Calvinist rules, which caused him to be reprimanded. It was not until November 1646 that the decision was made that he must leave. Frans' excommunication was due to his ardent refusal to reconcile with attendant-to-the-sick Cornelis Eeckenhooren, pointing to a relapse in violent behavior.

Cæsar's asking for attestation was not so much proof that he had looked after the children and made sure that they did their homework on a daily basis (as we would see it now), but that he had professed good conduct and was sufficiently versed in the Christian doctrine. When we keep in mind that Cæsar had been summoned previously, it is understandable that the Tayouan consistory did not grant him the attestation until he had shown improvement. A year later, when he requested to be dismissed from the post of political interpreter and be commissioned as an attendant-to-the-sick, that request was also denied; he was simply reinstalled as schoolmaster. The question this raises is why? Was it dictated by church discipline that he had to show proof of improvement, or was the church acting on the immediate need that to fill a teaching spot? The Minutes do mention that Akauw had been in want of a teacher since the beginning of 1645, and that Cæsar had been relocated to that village in September 1644.

One should not be misled by the impression that the church had complete power over the location and relocation of its members when administering church discipline. Sinners were summoned before the consistory; in the case that they were located too far from Tayouan, letters were sent in, which put in writing a church member's reasons for accusing another member, as well as the accused's defense against such accusations. One significant element that has also been revealed through research on church matters in the 17th-century Dutch Republic is that members highly valued their respectability within the community, regardless of class. The accusations that attendant-to-the-sick Joost Gillisz. made against political commissioner Cornelis Cæsar's moral character reveal the tension between those attached to the church and those in the service of the VOC. Joost's defense and apologies were taken into account, but in the end, he was seriously reprimanded. Joost reappeared two years later, accused

this time of misconduct at the wedding of an attendant-to-the-sick; that offense, coupled with the previous reprimand in his record, resulted in him calling himself unworthy and suspended from sitting at the Lord's Table.[90]

Obviously, not all requests for expatriation resulted from sanctions. Cases of expiration of contract or having served longer than was stipulated were not uncommon either. The request in writing was directed to the consistory and specified urgency. One case is that of Hans Herewijns, schoolmaster in Akauw.[91] In spite of an ongoing shortage of resources, not every request to serve in Formosa was accepted. The assistant Isaak van Soest, who would oversee the prayers on the ship, requested to be appointed as provisional attendant-to-the-sick.[92] He was deemed unfit and his request was declined.[93] He resubmitted his request but was advised that he could not be used in Formosa and would be of better use in Batavia. He was given a letter stating that he could continue overseeing the prayers and other services onboard; the missive also suggested that he be given a raise in salary.[94] Mobility was thus possible for attendants-to-the-sick on vessels sailing in the East Indies. Alternately, the route to Japan could prove popular as well.[95]

Requests for salary increases were made and sometimes granted. Sinckan schoolmaster Hans Valland's request for a raise was put to the Governor and agreed upon.[96] However, it was hoped that he would show more zeal in his teaching profession, especially after his marriage to a native woman. After grave accusations were made against him, it was agreed that his *tractement* be taken away and that he be dismissed from his position and punished (by chains or other means), after which he was to be sent away or demoted.[97] It is not always clear from the text that these requests were made. Caspar Christiaensz. in Dorcko would be upgraded from provisional schoolmaster to schoolmaster after two years of service and given a raise in pay, yet there is no information as to

---

90 Session 55, 10 July 1646, HR 4451, Anri, Jakarta.

91 Session 20, 16 June 1644, HR 4451, Anri, Jakarta. Illegibility of the writing makes it unclear if his request is being granted in Session 26 (8 September 1644).

92 Session 45, 1 October 1645, HR 4451, Anri, Jakarta.

93 Session 46, 6 November 1645, HR 4451, Anri, Jakarta.

94 Session 57, 8 August 1646, HR 4451, Anri, Jakarta.

95 Session 41, 4 August 1645, HR 4451, Anri, Jakarta.

96 Session 38, 9 June 1645, HR 4451, Anri, Jakarta.

97 Session 41, 4 August 1645, HR 4451, Anri, Jakarta.

whether he had requested the promotion.[98]

The southern region – Pangsoya, Dolatok, Verovorongh, Tapouliang, Akauw, Swalatauw, Nettne, and Cattia – remained as difficult as ever.[99] The case of schoolmaster Nicolaes Reijersz., deployed in Pangsoya, is worrisome; the report by proponent Hans Olhoff mentions tardiness, laziness, and accusations of dishonesty and whoring. The entry concludes,"if the schoolmaster is found guilty of these rumors of dishonesty, he will have to be punished appropriately,"[100] which also implied that he would be replaced by another person. A follow-up to this entry find is included in the Minutes on 1 October 1645; proponent Hans Olhoff returned from the southern villages and handed in his daily register to the consistory, which revealed his diligence and noted with satisfaction that much of his previous ongoing questionable conduct had now been abandoned. Olhoff takes the opportunity to request help in awarding him the licentiate salary, as he had already been serving as a licentiate for about two years. The Tayouan consistory agreed to bring this to the attention of the Governor.[101] The same entry mentions that it had been agreed that another suitable person would be looked for as replacement now that Pangsoya had been deprived of a Dutch resident following the departure of Reyer Barends.[102] Newly arrived attendants-to-the-sick Hoenout Verhoeven and Michiel Smits presented letters of attestation. Smits was destined for the south, while Verhoeven's southern posting was to be decided on at a later time.[103]

There are also some new findings that shed light on the progress made in the settlement. The names of newly arrived schoolmasters are listed in the Minutes of 14 August 1647: Erasmus Vos, who was to be stationed with Reverend Joannes Happart; Pieter Ambrosius, destined for Soulang; and Neander Archelius, who was appointed to educate the slaves in the castle Tayouan.[104] The entry for 9 May 1649 records that Pieter Ambrosius was promoted to regular schoolmaster, and that Neander Archelius would work full time for the education

---

98 Session 60, 11 September 1646, HR 4451, Anri, Jakarta.

99 For the listed division, see Hsin-hui Chiu, *The Colonial 'Civilizing Process' in Dutch Formosa, 1624-1662*, appendix five, p. 311.

100 "op dat indien voornoemde schoolmeester aen desen oneerlijcke geruchten schuldich bevonden wert, verder ende na behooren mochten werden gestraft." Session 42, 14 August 1645, HR 4451, Anri, Jakarta.

101 Session 45, 1 October 1645, HR 4451, Anri, Jakarta.

102 Session 45, 1 October 1645, HR 4451, Anri, Jakarta.

103 Session 71, 14 August 1647, HR 4451, Anri, Jakarta.

104 Session 71, 14 August 1647, HR 4451, Anri, Jakarta.

of both male and female slaves and other servants of the burghers. The burghers would be notified of this news, which was meant to be helpful, and soon a second person would be appointed to assist Neander.[105] The references toward educating the slaves could be seen as a sign of a more consolidated community. By the 1650s, there was reason to believe that the Dutch community was starting to grow, resulting in the visibility of Dutch families through the servants. The text remains very allusive on the mobility of women. Occasionally, a man would put in a request to the Tayouan consistory that his wife be allowed to join him, but the main references concern decisions of expulsion to Batavia because of immoral behavior and lack of reconciliation or signs of redemption. Women did work, though, but the text does not specify the nature of their employment, merely mentioning cases where a woman was deemed fit to provide for herself and was no longer dependent on the church welfare fund.

7. Concluding Remarks

Mobility was not always a sign of economic change and betterment, but could indicate the opposite. The desire to stay in one place was sometimes countered by the necessity of having to move, and this was a directive imposed by the Tayouan consistory, which in turn was dependent on the decisions made by the authorities in Batavia. As a rule, if one wanted to sail to the East Indies, all requests and approvals had to go through the VOC administration. This also meant that the evangelizing spirit was subordinate to the Company and its priorities. Accordingly, seeing to the spiritual welfare of the Christian communities overseas was a priority, as opposed to evangelizing the natives or those who held other religious beliefs (Islam, Buddhism, etc.). But the flipside was that the churches in the Indies preferred to be under VOC rule rather than the authority of the Reformed Church in the Dutch Republic. Common motives for serving the church in the Indies were of a financial nature; the VOC did offer a higher salary. The opportunity to pay back student loans offered by the VOC through a few years of service after graduation was also a factor. Other reasons were to feel freer, gain working experience, or to be away from family pressures for a time. In some cases, compulsory VOC service resulted from grave

---

105 Session on 9 May 1649, HR 4451, Anri, Jakarta.

misconduct back home.[106] If going overseas proved a means of upward mobility, once arrived, these opportunities were played out further or even curtailed. The church kept a close watch on the Dutch community – one's behavior was crucial. But as the text also shows, the interplay between church and state and the degree to which correspondence was mobile in the 17th-century could complicate an individual's chances to achieve mobility.

Although voyagers to the East Indies were motivated by the prospect of upward mobility, for many this translated into a sequel of spatial mobility. Few were inspired by the evangelizing spirit as such, and even if being appointed to schoolmaster meant a move upward on the financial scale, many may not have wished to learn the local languages and live among the natives. This was also true for the appointment of political interpreter. These observations put the career advances of those who went to Formosa in perspective and explains why many retained the desire to attend to the Dutch community in the Castle. However, relocation was not synonymous with demotion. In the case of Gerrit Jansz. Hartgring, spatial mobility could result from good performance, as the geocultural mapping image shows in Figure 1. In applying digital humanities methods to the *Kercboek* narrative, data extraction on the cluster representation of certain villages will bring up findings on the frequency of relocations in correlation with a high turnover of VOC servants from the frontier to the vicinity of Castle Zeelandia.[107]

While earlier research has noted that Formosa was the exception among the VOC Factories, this mainly refers to the absence of other large literate communities that facilitated the inland evangelizing missions early on.[108] These

---

[106] Sentences to a tour of duty in the East Indies is mentioned by Philip S. Gorski, *The Disciplinary Revolution: Calvinism and the Rise of the State in Early Modern Europe*, p. 65. This article does not discuss the mobility of forced migration for prisoners, convicts and exiles. Batavia using the Cape as part of its network of political exiles and convicts on penal transportation sent there to be imprisoned by orders from Batavia and Colombo, and how their use as forced labor reflects differently on the construction of race and status as analyzed in earlier research, see Kerry Ward, *Networks of Empire: Forced Migration in the Dutch East India Company*, pp. 65-66, 286-287.

[107] "Mapping Mobility through 17th-Century Dutch Formosa Historical Writings: GIS on 17th-Century Dutch Textual Information in Taiwan and related to the Spatiotemporal Mapping of the Region" (MOST 104-2420-H-003-006-MY2, 2015-2017) embodies geocultural deep mapping and procure a historical map that will be linked to an encompassing scholarly database on Dutch Formosa. Final results will be uploaded to http://apsti.nccu.edu.tw/.

[108] C. W. Theodorus Baron van Boetzelaer van Asperen en Dubbeldam, *De protestantsche kerk in Nederlandsch-Indië: Haar ontwikkeling van 1620-1939*, pp. 132-133.

were not in the interests of the VOC, which hired clergy and personnel to look after its own kind, and it was not until later years that the Dutch language was introduced as the medium of instruction among the natives. The fact is, that from the start, schoolmasters and attendants-to-the-sick were sent out into the field, which contributed to a larger degree of spatial mobility. This was not only due to the climate and health conditions on the island, but also to the entanglement with the early years of the Dutch Republic that was intent on spreading out a Calvinist community and adhered to church discipline as essential for sustaining the respectability of the community within an expanding VOC and migration from the homeland. Prak in his discussion of religious citizenship underscores that the letter of attestation was definitely one of the preconditions of acquiring citizenship.[109] We see the same mechanism at work in granting admittance to the Calvinist community in Formosa, though the mention of citizenship is not explicit. In spite of the so-called state control of the VOC over the churches in the Indies, the Governor approved most of the suggested decisions made by the Tayouan consistory regarding the mobility of its members. Hence, one may agree with Gorski that also overseas "the consistory appeared to be a local appendage of the territorial state that played a crucial role in the regulation of individual conduct."[110] Finally, I would like to conclude this article with a Minutes' session as an illustration of the visibility that can be given to the social world of the VOC servants. Departures for Batavia included expelled members along with voluntary requests to leave. Hence, it would be interesting to follow up the extent to which the letters of attestation had an impact on the servants' future appointments as one of the dynamics supporting the hypothesis of Formosa as one of the stepping stones stretching across colonial hierarchies.

---

[109] Maarten Prak, "The Politics of Intolerance: Citizenship and Religion in the Dutch Republic (Seventeenth to Eighteenth Centuries)," in R. Po-chia Hsia and H. F. K van Nierop, eds., *Calvinism and Religious Toleration in the Dutch Golden Age* (Cambridge, U.K.; New York: Cambridge University Press, 2002), pp. 159-175.

[110] Philip S. Gorski, *The Disciplinary Revolution: Calvinism and the Rise of the State in Early Modern Europe*, p. 59. Also see Kerry Ward, *Networks of Empire: Forced Migration in the Dutch East India Company*, pp. 50-57, 302, in his discussion of the Company's strategy of social control that exercised partial sovereignty according to conditions with individual nodes.

1648 Session 81, 14 July Chair and Scribe Simon van Breen

(fol. 137) The members were examined alongside Egbert de Cuiper on 19 October 1647, who was excluded from Supper, and shortly thereafter left for Batavia but already having returned; his case will be dealt with after those who made the visits have shown proof of clarity. Thomas de Roek shall be punished for his drunkenness and wild life, and exhorted to sobriety and propriety. Niclaes Reyersz., who has bettered his manners and been behaving with propriety following the last visit, shall be dealt with accordingly. Henricq Hanton remains prohibited from taking part in the Lord's Supper. Maximus Schipper will be interrogated as to the reason why he was absent from the previous Supper. His unwillingness to listen to the sermon will be punished, and he will be admonished to be more diligent**.** The attestation of Frederik Coijet and his wife, now first brought by Reverend Hambroek from Batavia, has been read aloud and approved. (fol. 138) Anna Hambroek and Theunis Croonenburgh have been admitted to the Supper based on their attestation from Batavia. Likewise for Gerard de Ridder, though he first should give confession of his faith. A couple of days ago Reverend Hambroek, having been sent over here from Batavia in the capacity of preacher, appeared before the meeting, and after praiseworthy remonstrance of his letters of attestations, which were both ecclesiastical and political testimonies from the fatherland and from Batavia, he has been accepted as a member of this consistory with its blessing and grace.

Simon van Breen
Philippus Heijlmann
Cornelis van Dam
Lowijs Isaacx[111]

[111] "1648, 81 S*essie* 14e Juli Praeside et Scriba Simone van Breen. (fol. 137) De ledematen werden gecensureert met Egbert de Cuiper, den 19 o*cto*b*e*r 1647 van 't Avondmaal afgehouden, en kort daarop na Bat*avia* vertrokken, maar nu wedergekeert, sal gehandelt werden na dat de visiteerders uit bevinding van saken verstaan sullen te behooren. Thomas de Roek sal over sijn dronkcen drincken en wild leven werden bestraft, en tot nuchterheid en sedigheid vermaant. Met Niclaas Reijersz. diende voorgaande visitie vrij wat bequamer sich aangestelt heeft, en sedert sich wel so sedig heeft gedragen, sal gehandelt werden na bevindinge van saken. Henricq Hanton blijft het gebruik des H*eeren* Avontmaals geinterdiceert. Maximus Schipper, 't voorleden avondmaal uit sich self afgebleven sal na d'oorsaak werden ondervraagt over sijne traagheid in 't gehoor der predikatie bestraft en tot meerder naerstigheid sijner vermaant. D'Attesttatie van Frederik Coijet ende sijn huisvrouwe, nu eerst door D*ominee* Hambroek van Bat*avia* gebracht voorgelesen en geapprobeert. (fol. 138) Anna Hambroek en Theunis Croonenburgh werden op attestatie van Bat*avia* ten Avondmaal toegelaten. So mede Gerard de Ridder mits eerst door belijdenis rekenschap van sijn gelove geve. D*ominee* Hambroek voorleden dagen in qualiteijt van pred*ikant* van Bat*avia* herwaart gesonden, verschijnt voor de vergadering, en werd na vertoog loffelijke attestatien so kerkelijk als politique item van credentie brieven beide uit het Vaderland en van Bat*avia* in qualiteit voornoemt mitsgaders tot een lid deses kerkeraads met toewensing van des kerken genade ende segen aangenomen." Session 81, 14 July 1648, HR 4451, Anri, Jakarta.

References

Blussé, Leonard 包樂史

1995 "Retribution and Remorse: The Interaction between the Administration and the Protestant Mission in Early Colonial Formosa." In Gyan Prakash, ed., *After Colonialism: Imperial Histories and Postcolonial Displacements*, pp. 153-182. Princeton: Princeton University Press.

Blussé, J. Leonard 包樂史, Wouter E. Milde, Yung-ho Ts'ao 曹永和, and Natalie C. Everts (eds.)

1995 *De Dagregisters van het Kasteel Zeelandia, Taiwan 1629-1662, Deel II: 1641-1648*. Den Haag: Instituut voor Nederlandse Geschiedenis.

Blussé, J. Leonard 包樂史, van Opstall, M. E., Yung-ho Ts'ao 曹永和, and Shu-sheng Chiang 江樹生(eds.)

1996 *De Dagregisters van het Kasteel Zeelandia, Taiwan, 1629-1662, Deel III: 1648-1655*. Den Haag: Instituut voor Nederlandse Geschiedenis.

Boetzelaer van Asperen en Dubbeldam, C. W. Theodorus, Baron van

1947 *De protestantsche kerk in Nederlandsch-Indië. Haar ontwikkeling van 1620-1939.* 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff.

Campbell, William 甘為霖

1903 *Formosa under the Dutch, Described from Contemporary Records, with Explanatory Notes and a Bibliography of the Island.* London: Kegan Paul.

Cha, Hsin 查忻

2011 "Helan gaige zonjiaohui zai shiqi shiji Taiwan de fazhan 〈荷蘭改革宗教會在十七世紀臺灣的發展〉 [The Dutch Reformed Church in the Seventeenth Century Formosa]." Ph.D. diss., Taipei: National Taiwan University.

Cheng, Wei-chung 鄭維中

2002 "Luelun Helan shidai Taiwan fazhishi yu shehui zhixu 〈略論荷蘭時代臺灣法制史與社會秩序〉 [Some Discussions on Legal History and Social Orders in Dutch Formosa]." *The Taiwan Folkways* (Taipei) 52(1): 11-40.

Chiu, Hsin-hui 邱馨慧

2008 *The Colonial 'Civilizing Process' in Dutch Formosa, 1624-1662*. Leiden; Boston: Brill.

Cressy, David

1980 *Literacy and and the Social Order: Reading and Writing in Tudor and Stuart England*. Cambridge; New York: Cambridge University Press.

Everts, Natalie and Wouter Milde

2003 "We Thanked God for Submitting Us to Such Sore but Tolerable Trials, Hendrick Noorden and His Long Road to Freedom." In Leonard Blussé, ed., *Around and About Formosa: Essays in Honor of Professor Ts'ao Yung-ho*, pp. 243-272. Taipei: Ts'ao Yung-ho Foundation for Culture and Education.

Gaastra, Femme S.

2003 *The Dutch East India Company: Expansion and Decline*. Zutphen: Walburg Pers.

Ginsel, Willy Abraham

1931 *De Gereformeerde Kerk op Formosa of de lotgevallen eener handelskerk onder de Oost-Indische-Compagnie, 1627-1662*. Leiden: P. J. Mulder.

Gorski, Philip S.

2003 *The Disciplinary Revolution: Calvinism and the Rise of the State in Early Modern Europe*. Chicago: University of Chicago Press.

Graff, Harvey J.

1987 *The Legacies of Literacy: Continuities and Contradictions in Western Culture and Society.* Bloomington: Indiana University Press.

Greenblatt, Stephen (ed.)

2010 *Cultural Mobility: A Manifesto*. Cambridge; New York: Cambridge University Press.

Groenhuis, G.

1977 *De Predikanten: De sociale positie van de gereformeerde predikanten in de Republiek der Verenigde Nederlanden voor 1700*. Groningen: Wolters-Noordhoff.

Heylen, Ann 賀安娟

2001 "Dutch Language Policy and Early Formosan Literacy (1624-1662)." In Wei-ying Ku, ed., *Missionary Approaches and Linguistics in Mainland China and Taiwan*, pp. 199-251. Leuven: F. Verbiest Foundation and Leuven University Press.

2014 "Brievenboek, Kerkboek van Formosa: Illustrating Thematic Reference Points." In Chuen-rong Yeh, ed., *Nanying History, Society, and Culture III: Religion in Transformation in the Tainan Area*, pp. 395-406. Tainan: Culture Affairs Bureau, Tainan City Government.

Heyns, Pol 韓家寶 and Wei-chung Cheng 鄭維中 (trans.)

2005 *Helan shidai Taiwan gaolingji hunyin yu xili denglubu* 《荷蘭時代臺灣告令集婚姻與洗禮登錄簿》[Dutch Formosan Placard-book, Marriage, and Baptism Records]. Taipei: Ts'ao Yung-ho Foundation for Culture and Education.

Houston, Robert Allan

1988 *Literacy in Early Modern Europe: Culture and Education, 1500-1800*. London; New York: Longman.

Hsieh, Chiao-min 謝覺民

1964 *Taiwan -- Ihla Formosa: A Geography in Perspective*. London: Butterworth.

Jonge, J. C. De

1858-1862 *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, 5 delen. Haarlem: A. C. Kruseman.

Kuepers, J. J. A. M.

1978 *The Dutch Reformed church in Formosa, 1627-1662: Mission in a Colonial Context.* Immensee: Schriftenreihe der Neuen Zeitschrift für Missionswissenschaft, 27.

Lin, Chang-hua 林昌華

1995 "Zhimin beijing xia de xuanjiao: shiqi shiji Helan gaige zongjiaohui de xuanjiaoshi yu Xilayazu〈殖民背景下的宣教：十七世紀荷蘭改革宗教會的宣教師與西拉雅族〉 [Mission in a Colonial

Context: Dutch Reformed Church Missionaries and the Sirayian Tribe in the 17th Century].” In Ying-hai Pan and Su-chuan Chan, eds., *Pingpu yanjiu lunwenji* [Symposium of the P’ingpu Studies], pp. 333-363. Taipei: Institute of Taiwan History, Preparatory Office, Academia Sinica.

2006 “The Dutch Reformed Church in a Colonial Context: A Comparative Study of the Taiwan and American Experience (1624-1664).” Master’s Thesis, Holland: Western Theological Seminary.

Oudschans Dentz, Fred

1938 *Cornelis van Aerssen van Sommelsdyck*. Amsterdam: P. N. van Kampen.

Prak, Maarten

2002 “The Politics of Intolerance: Citizenship and Religion in the Dutch Republic (Seventeenth to Eighteenth Centuries).” In R. Po-chia Hsia and H. F. K van Nierop, eds., *Calvinism and Religious Toleration in the Dutch Golden Age*, pp. 159-175. Cambridge, U.K.; New York: Cambridge University Press.

Resoluties van de kerkenraad van Taiwan (Formosa), 1643 oktober 5 – 1649 juni, Hoge Regering 4451, Arsip Nasional Republik Indonesia, Jakarta.

Roodenburg, Herman

1990 *Onder censuur: De kerkelijke tucht in de gereformeerde gemeente van Amsterdam, 1578-1700*. Hilversum: Verloren.

Shepherd, John R. 邵式柏

1993 *Statecraft and Political Economy on the Taiwan Frontier, 1600-1800*. Stanford: Stanford University Press.

Strauss, Gerald

1978 *Luther’s House of Learning*: *Indoctrination of the Young in the German Reformation*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.

Terpstra, Heert

1944 *Buitenlandse getuigen van onze koloniale expansie*. Amsterdam: P.N. van Kampen & Zoon.

1947 *De Nederlanders in Voor-Indie*. Amsterdam: P.N. van Kampen & Zoon.

Ward, Kerry

2008 *Networks of Empire: Forced Migration in the Dutch East India Company*. Cambridge; New York: Cambridge University Press.

Watson, C. W.

2000 *Of Self and Nation: Autobiography and the Representation of Modern Indonesia*. Honolulu: University of Hawai’i Press.

《臺灣史研究》
第 24 卷第 1 期，頁 1-36
民國 106 年 3 月
中央研究院臺灣史研究所

荷蘭時代的基督教規訓與社會流動：以〈大員宗教會書〉大員小會 1643 至 1649 年的教會手稿為中心的探討

賀安娟

摘　要

這篇論文是進行中的十七世紀荷蘭臺灣手稿研究計畫的部分成果。該手稿題為〈大員宗教會書〉（*Kercboek van Formosa*），是關於在臺荷蘭社群之屬靈福利與對臺灣原住民宣教之進展的教會文獻。分析這份文獻的取徑受到了「歷史研究的文學轉向」所提出之研究問題的影響。在此研究取徑下，重視脈絡的研究者會從文獻中尋找主題參考架構，而這些參考架構中的一例就是社會與經濟的變動。社會變動的相關資料主要反映在教育推展以及喀爾文基督教社群的發展。除此之外，會議紀錄中也反映了牧師、探訪傳道、學校教師，以及其他荷蘭東印度公司職員回到巴達維亞或荷蘭共和國的文獻。從多重面向閱讀這些文獻，不只可以讓我們超越「時間常規」，還可以從中解讀個人回應上級政策時展現的多樣性，以及喀爾文宗教精神如何在信徒的生命中產生影響。這樣的動能可以藉由社會流動來呈現。筆者的研究問題在於觀察社會流動以什麼形式被認知，以及社會流動所帶來的預期進展為何。具體來說，就是加入荷蘭東印度公司前往海外，以及這樣的移動經驗如何在抵達海外之後產生轉變。筆者的研究發現，前往東印度的旅行者最初都是受到向上流動的期待所驅使，而這些抵達臺灣的人，也將社會流動轉變為連串的空間流動。

關鍵詞：荷蘭時代、流動、喀爾文宗教、荷蘭聯合東印度公司、識字認識能力

《臺灣史研究》
第 24 卷第 1 期，頁 37-76
民國 106 年 3 月
中央研究院臺灣史研究所

日本營造業最初的海外擴張：
韓國京仁鐵路的興建
——兼論與臺灣縱貫鐵路發展之異同*

蔡龍保**

摘　要

京仁鐵路的發展不僅在韓國近代史、日本近代史上有其重要意涵，也是日本營造業首次的海外擴張。就日本鐵路史而言，也是日本鐵路事業的第一次海外擴張，第一次的廣軌工程。若與幾乎同時進行的臺灣縱貫鐵路一起觀察，將更突顯出日本對外擴張時因地制宜的分岐發展。本文係進行臺灣與朝鮮的殖民地經濟史比較研究，韓國京仁鐵路與臺灣的縱貫鐵路有許多比較與對話的空間，發掘其「同中之異」或「異中之同」，以及彼此間的「關係性」，深化殖民史研究之詮釋。釐清共同與岐異並存的重要背景，爬梳美、日兩國角力下京仁鐵路利權的歸屬變化，營造會社鹿島組赴韓推進工程之實況，最後與臺灣縱貫鐵路經驗進行細部比較，具體指出兩者發展之異同與特質。

關鍵詞：韓國京仁鐵路、臺灣縱貫鐵路、澀澤榮一、營造業、鹿島組、殖民地

---

* 本文撰寫期間，獲蔣經國國際學術交流基金會共同研究獎助、日本住友財團「アジア諸国における日本関連研究助成」獎助，赴日蒐集資料獲鹿島建設社史資料センター小田晶子女士、竹中工務店歷史檔案館津倉民哉課長、角谷千彰主任協助，特此致謝。投稿階段，蒙 2 位匿名審查人、編輯委員惠賜諸多寶貴意見，審查人甚至協助指出許多本人查閱不到的譯名，得以改正諸多誤謬之處，致上最深的謝意。

** 國立臺北大學歷史學系教授兼通識教育中心主任

來稿日期：2016 年 10 月 2 日；通過刊登：2017 年 2 月 6 日。

一、前言
二、日本營造業的發展與鹿島組的海外擴張
三、美、日角力下的京仁鐵路利權
四、日方接手與鹿島組推進鐵路工程
五、與臺灣縱貫鐵路經驗之比較
六、結論

一、前言

鐵路是出現於資本主義時代的代表性交通設施，做為大規模商品流通和國內市場形成的手段而快速發展。由於鐵路與國民經濟發展直接連結，工業革命的先進國對其採取強力的保護和獎勵政策。隨著先進諸國發展至獨占資本主義階段，殖民地、半殖民地鐵路成為帝國主義國家絕佳的資本輸出對象，做為商品輸出和原料掠奪的路徑，扮演重要的角色。十九世紀中葉到二十世紀初是全世界的鐵路時代，韓國也不例外。開港後三十餘年間，韓國處於開化和保守的對立之中，對國民經濟發展至為重要的鐵路還沒真正開始著手建設之前，英、法、德、義、俄、日等先進諸國已在韓國展開奪取鐵路利權之爭。因此，在淪為殖民地之前，韓國已由日本興建長達 1,000 多公里的朝鮮半島縱貫鐵路。[1] 京城（今首爾）到仁川的京仁鐵路，是日本加入列強競爭之後，為實現對韓國的侵略與支配而興建的第一條海外鐵路。

到中日甲午戰爭之前，日本的營造業完全沒有參與海外工程。海外工程、鐵路利權為歐美的政商所控制，沒有日本業者參與之餘地。[2] 此一狀況在甲午戰後，日本擴張勢力到朝鮮並取得殖民地臺灣，有明顯的改變。姑且不論戰爭時期承包

1 鄭在貞著、三橋広夫譯，《帝国日本の植民地支配と韓国鉄道：1892-1945》（東京：明石書店，2008），頁 67-68。

2 鹿島建設株式会社総務部本社資料センター，《鹿島岩藏小傳》（東京：該資料センター，2011），頁 34。

提供軍夫、軍用輕便鐵路工程，1899 年 4 月日本自美國人 James R. Morse[3] 接手的京仁鐵路是日本營造業首次承包的海外事業，同年 5 月開始修築的臺灣縱貫鐵路工程則是第一條殖民地鐵路，兩者僅相差 1 個月。而營造會社鹿島組獨攬京仁鐵路工程的同時，也承包臺灣縱貫鐵路工程。

由上可知，京仁鐵路的發展，不僅在韓國近代史、日本近代史上有其重要意涵，也是日本營造業首次的海外擴張。就日本鐵路史而言，也是日本鐵路事業的第一次海外擴張，第一次的廣軌工程。若與幾乎同時進行的臺灣縱貫鐵路一起觀察，將更突顯出日本對外擴張時因地制宜的分岐發展。就既有的研究觀之，大部分的研究著重探討京釜鐵路（京仁鐵路於 1903 年 10 月被併入），[4] 較少單獨談京仁鐵路的論著，且大體偏向興建權的獲得、[5] 鐵路營運、對地區發展的影響等課題。[6]

本文撰寫的初衷是要進行臺灣與朝鮮的殖民地經濟史比較研究，同屬日本殖民地的臺灣與朝鮮，在同樣的事業常常有不同的政策，並帶來不同的發展。韓國京仁鐵路與臺灣的縱貫鐵路有頗多比較與對話的空間，希望能發掘其「同中之異」或「異中之同」，以及彼此間待究明的「關係性」，深化殖民史研究之詮釋。擬先釐清重要背景—日本營造業的發展與海外擴張，再爬梳美、日兩國角力下京仁鐵路利權的歸屬變化，營造業者鹿島組赴韓推進工程之實況，最後再和臺灣縱貫鐵路的發展經驗進行比較。藉此，可理解日本帝國對於同為殖民地的臺灣、朝鮮因地而異之政策，及其帶所來殖民地不同的發展面向。

---

3 James R. Morse，美國企業家。除經營朝鮮鐵道外，曾任美國貿易商會會長、橫濱 Morse 商會會長。參見渋沢青淵記念財団竜門社編，《渋沢栄一伝記資料：第二八巻》（東京：渋沢栄一伝記資料刊行会，1959），頁 433；渋沢青淵記念財団竜門社編，《渋沢栄一伝記資料：第三九巻》（東京：渋沢栄一伝記資料刊行会，1961），頁 40。

4 京仁鐵路和京釜鐵路不論從功能上或資本系統上來看皆屬姊妹關係，早晚會歸於同一主體經營。京釜鐵路建設工程進行時，其北部的工程材料要從仁川上陸，利用京仁鐵路運送最為方便，加上永登浦車站的共同使用等問題，使得兩者關係更加密切，也可預想將來永登浦、京城間的線路會共同使用，兩會社的幹部遂進行協議，於 1903 年 11 月合併。參見朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道四十年略史》（京城：該局，1940），頁 45。

5 鄭在貞，〈日本의 對韓 侵略政策과 京仁鐵道 敷設權의獲得〉，《歷史教育》（首爾）77（2001 年 3 月），頁 99-130。

6 임채성（林采成），〈경인철도의 형성 운영과 그 사회경제적 영향〉（京仁鐵路的形成與運作及其對社會經濟的影響），《仁川文化研究》（仁川）6（2008 年），頁 27-39；이영민（Lee, Young-min），〈경인선 철도와 인천의 문화지리적 변화〉（京仁鐵路與仁川的地理文化變遷），《인천학연구（仁川學研究）》（仁川）4（2005 年 2 月），頁 395-417；裴基完，〈韓國에 있어서의 鐵道設置過程：鐵道創設期 中心으로〉，《商學論叢》（龍山）8（1969 年 12 月），頁 129-150。

二、日本營造業的發展與鹿島組的海外擴張

本節擬先釐清日本營造業的發展概況，再介紹鹿島組如何於此一脈絡中發展起來，並分析其前往海外發展的原因。

（一）土木工程與建築工程

1.土木工程

整個明治時代，日本的土木承包工程幾乎都是鐵路工程。當然，除了鐵路之外，土木工程也有河川改修、堤防修築、道路建設以及築港，特別是到了大正時代，有許多大規模的灌溉和填埋工程。然而在大正時代以前，除鐵路之外的土木工程中，河川相關工程在數量上居壓倒性多數，但全部是日本內務省以直轄直營的方式施工，其他土木工程或由內務省自行施工，或由承包業者施工，工程數量和金額都很小。「土木承包工程就是鐵路工程」的時代在明治時代持續好一段時間。[7]

1891、1892 年左右到中日甲午戰爭期間，不只日本政府陸續推動鐵路事業，民間也創立日本鐵道、九州鐵道、山陽鐵道、關西鐵道等私設鐵路會社，土木工程邁入非常繁盛的時期。承包商漸漸組織化，有力人士爭相進入此一事業，出自最高學府的人們也從事此一行業，土木承包業變成一門體面的好事業。由於此一行業確實會賺錢，許多承包業者的「番頭」、「手代」獨立營業，[8] 業者在短時間內大增。[9] 直到明治末期，土木承包業者才出現鐵路工程之外的發展空間，其中之一為水力發電工程。1907 年以後的短短數年間，水力發電急速擴張，與鐵路工程並駕齊驅，占很大的比例。到了大正時代，包含高堰堤工程等水力發電相關工程終於取代鐵路工程，成為大正以後土木承包業最重要的工程類別。[10]

2.建築工程

日本在明治時期之前，大型建築物大概僅限於神社、佛寺，因此，只有政府

---

7 土木工業協会、電力建設業協会編，《日本土木建設業史》（東京：技報堂，1971），頁 88。

8 「番頭」是指商店職員的首領，統率「手代」以下的職員，代主人處理店裡一切事務的人；「手代」則指居於「番頭」和「丁稚」之間的職員，「丁稚」指在店裡從事雜役的少年。

9 鹿島精一追懷錄編纂委員會編，《鹿島精一追懷錄》（東京：三秀舍，1950），頁 371。

10 土木工業協会、電力建設業協会編，《日本土木建設業史》，頁 88-89。

的工匠發達。到了明治以後，西洋建築漸次興工，特別是橫濱，由於洋人的商館蓬勃出現，是西洋建築最早發達之地，清水組扮演重要的角色。較之土木事業，建築事業發達得非常晚，在日俄戰爭前稱得上是建築承包業者大概只有 1、2 間，其他是所謂的「大工棟梁」（工匠的首領）。[11]

日俄開戰後，隨著增設師團、鎮守府等，建築承包才稍稍發達。日俄戰後，日本的銀行、會社等漸漸採用西洋建築。此外，隨著各種製造業的興建許多工廠，特別是在大阪，使當地出現許多成功的建築承包業者。而後，隨著第一次世界大戰的爆發，日本變為富裕國家，不論銀行會社或個人商店，都採用洋式建築，繁盛的西洋建築帶來建築業的全盛時代。[12]

（二）鹿島組赴韓前的發展概況

1.「大名」之工匠

關東比較有歷史的承包商是鹿島組、清水組和大倉組，相較於關東的這三間老店，關西則是大林組、竹中工務店、錢高組等最為有名。鹿島組 1880 年由鹿島岩藏創設，其社史溯及天保年間，岩藏的父親岩吉於天保 11 年（1840）前後就開始承包工程，設店於京橋的鞘町。鹿島家在天保年間最先是出入松平越中守〔按：大名〕的商人，承包宅邸建築，提供其所需的職工、資材。而後，再擴張到土井大炊守、榊原及水戶藩德川家。因此，東京曾經有相當多的地方是豎立著鹿島家的旗幟。[13] 亦即，鹿島家最初是以大名的工匠商之姿發跡。

2.建築工程承包商

明治維新後，鹿島岩吉察覺橫濱將來的發展性，前往發展。在橫濱最初的工程，是 1859 年怡和洋行上海支店經理 William Keswick 設立怡和洋行橫濱支店，委託鹿島岩吉興建，即著名的「英國一番館」，是橫濱第一間洋人商館。外國人居留地當中，橫濱有約 2/3、神戶約有一半的工程是鹿島家承包。因興建外國商館和神奈川縣廳等工程，在當時獲得頗高的評價。[14]

11　鹿島精一追懷錄編纂委員會編，《鹿島精一追懷錄》，頁 373。

12　鹿島精一追懷錄編纂委員會編，《鹿島精一追懷錄》，頁 373-374。

13　鹿島建設創立七十年記念行事委員会編，《鹿島建設七十年小史：1880-1950》（東京：鹿島建設株式会社，1950），頁 1；鹿島專務，〈土木建築に就いて〉，《鹿島組月報》7 月號（1941 年 7 月），頁 49。

14　鹿島專務，〈土木建築に就いて〉，頁 49；鹿島建設創立七十年記念行事委員會編，《鹿島建設七十年小史：1880-1950》，頁 1。

1870 年曾經參與司法省、蓬萊橋的十五銀行、高輪的毛利公爵宅邸以及京濱間的鐵路工程，負責提供職工或勞力。其中興築高輪的毛利公爵宅邸，成為鹿島家投入鐵路工程的契機。由於毛利家請時任日本鐵道局長井上勝[15] 協助監工，井上鑑於舊藩主的請託便抽空幫忙，造就了鹿島岩藏和井上勝的相識。而後，井上識知鹿島之人品、識見以及做為承包業者的能力，向其說明鐵路事業未來的發展性，勸他轉型為「鐵路承包業者」。[16]

3.「鐵道的鹿島」的出現

1880 年，井上勝向鹿島岩藏建言：「鹿島為什麼從事建築呢？也應該試試從事鐵路工程。」從承包建築工程到鐵路工程的轉向，是鹿島岩藏最大的決斷，對鹿島組提示了發展方向。雖有井上的勸說，但鹿島岩藏並不是那麼簡單就能轉向。建築工程時有時無且規模不大，當時即使是大型的建築工程也不過數萬圓，鐵路工程即使是一般性的土工工程也會多一位數（例如，敦賀線一個工程區約 20 萬圓）。但也因此，承包鐵路工程需要高額的保證金，不易找到出資贊助的金主。在神奈川參事山東直砥及松島屋（茶屋）女主人中田お政的中介下，鹿島岩藏與大阪船場的富豪平瀨龜之輔（與當時住友、鴻池兩家齊名）會面，平瀨聽了鹿島解說鐵路工程的發展性，決定出資幫忙。1880 年 3 月，鹿島岩藏成立鹿島組，開始用此一商號承包鐵路工程。[17]

1880 年鹿島組接受政府「特命」（指定承包，不用競標）施工的第一個工程，是敦賀線鐵路的中之鄉·柳瀨間和疋田·刀根間的土工工程。鹿島組在此一工程上是虧損的，但因誠實從業，政府給予 2 萬圓的補助金。[18] 對於鹿島岩藏來說，

---

15 井上勝（1843-1910），被稱為日本的「鐵道之父」。與大島高任同為明治初期最重要的日本人技術官僚，擔任最高責任者鐵道頭（兼任鑛山頭）。井上是長州藩士之子，較大島小 17 歲，同在長崎學習荷蘭兵學，此外，也在江户習得砲術，是初期軍事型的技術人員。21 歲時和伊藤博文、井上馨、山尾庸三、遠藤謹助等人一起脱藩偷渡到英國，在倫敦大學花了 5 年的時間學習鑛山、鐵路技術。1868 年回國，1872 年專任鐵道頭，致力於日本鐵路建設技術的自立，歷任工部省鐵道局長、內閣鐵道局長官。參見大淀昇一，《技術官僚政治参画：日本の科学技術行政の幕開き》（東京：中央公論社，1997），頁 8-9。

16 鹿島建設株式会社総務部本社資料センター，《鹿島岩藏小傳》，頁 15-16；鹿島專務，〈土木建築に就いて〉，頁 49。

17 鹿島專務，〈土木建築に就いて〉，頁 49-50；鹿島組編，《鹿島組五十年小史》（東京：栗原文秀堂，1929），頁 1-4；鹿島建設株式会社総務部本社資料センター，《鹿島岩藏小傳》，頁 17-19。

18 鹿島組編，《鹿島組五十年小史》，頁 8。

除了補助金之外，更大的收穫是得到了長谷川謹介、本間英一郎、長江種同、千草基、木村懋等日後在鐵道史上留名的年輕技師之信任。隨著他們日漸成為鐵路事業的中心人物，鹿島組在鐵路業界日趨重要，[19] 鐵路工程成為其主要事業，因而被稱為「鉄道の鹿島」，為當時最具代表性的土木承包商之一。

（三）推力的出現與鹿島組的海外擴張

1.日本國內景氣的變化

到了明治 30 年代（1897-1907），日本國內因甲午戰爭帶來的繁榮景氣告一段落，不景氣的傾向日趨濃厚。此時日本全國幹線鐵路網大體接近完成，土木承包業遭遇鐵路工程大量減少的窘境。除了 1896 年開工的中央線和東海道複線工程、1899 年鹿兒島線、1900 年山陰線工程之外，只有小規模的地方工程，業者間開始惡性競爭，因不景氣而倒閉者甚多。鹿島組算是少數能維持工程數量者，除了有中央東線與瀨・龍王・青柳以及奧羽線湯澤附近等工程施工外，還承包北海道鐵路小樽附近、橫濱電氣鐵路神奈川・櫻木町間、橫須賀鎮守府的雜項工程等，但工程不大。[20]

相較於日本國內工程不振，朝鮮、臺灣等外地的鐵路工程十分興盛。日本營造業者在國外承包工程始於韓國京仁鐵路工程，也是日本首次施工的廣軌鐵路。由京仁鐵道合資會社社長澀澤榮一特命鹿島組承包，於 1899 年 4 月開工、1900 年 7 月完工。[21] 與京仁鐵路幾乎同時開工者為臺灣的縱貫鐵路。臺灣成為日本領土之前，已興建基隆・新竹間鐵路，設計、施工狀況甚為不良，加上戰爭破壞，已無法使用。日本領臺後，陸軍的鐵道隊隨即進行改建，主要由杉井組、有馬組、大倉組承包，1898 年 3 月完工。此一改建工程不過是應急性的建設，同年 3 月，臺灣總督府民政局長後藤新平，從軍事上、民政上之觀點力陳興築貫通南北的縱貫鐵路之必要，得帝國議會之認可，通過 1899-1908 年十個年度、總工程費 2,880 萬圓的龐大工程，[22] 臺灣也開始興築鐵路的熱潮。

---

[19] 鹿島建設株式会社総務部本社資料センター，《鹿島岩藏小傳》，頁 20。

[20] 土木工業協会、電力建設業協会編，《日本土木建設業史》，頁 87-88；鹿島建設社史編纂委員会編，《鹿島建設百三十年史》（東京：鹿島研究所出版会，1971），頁 73。

[21] 土木工業協会、電力建設業協会編，《日本土木建設業史》，頁 88。

[22] 土木工業協会、電力建設業協会編，《日本土木建設業史》，頁 88。

2.會計法的實施與競標制度的採用

活躍於明治 10 年代（1877-1886）的業者有鹿島組、藤田組、杉井組、吉田組、新松組、稻葉組等，明治 20 年代（1887-1896）業者大增，新增久米組、太田組、志岐組、橋本組、小松組、間組、西松組等。這些業者大多有各自的地盤，彼此不太競爭就能依「特命」方式承包工程。口頭上說是「承包」，但如果業者損失，政府會增列補償經費，彼此間存在「政商間的恩庇關係」。而且，鐵路工程金額龐大，利潤相當大，是十分不錯的工作。[23] 較具規模的工程區，承包金額達 10 萬圓是常有的事。能運用這麼龐大的金額，是營造業非常具魅力的原因之一。[24]

鹿島組第二代組長鹿島精一曾回憶道：「……吾家族開始從事鐵路工程是在明治 13 年，在那之後就好像有進行承包。然而，雖然是用所謂承包的方式，但如果虧損的話事後還能再增加費用，且並不是採競標的方式，全都以特命方式任命工作。當時的井上鐵道頭如果知道我們在完工後是虧損的，會再增加費用給我們。當時也就是明治 18、19 年前後到中日甲午戰爭為止的這段時間，不太有競標而以是特命的方式獲得工作……。」[25] 從其回憶可知，此時的承包業者十分幸福，如果能得到官方「特命」，就幾乎是穩賺不賠的生意，不會因競標而過分壓低利潤。

在 1889 年會計法公布之前，工程的發包是由負責官吏裁量後，任意與營造業者締結承包契約。工程的進行或由業者自身直接僱傭勞務者、直接購入材料施工，或將工程轉包給他人。這些方式基於什麼法規來實施並不清楚，要到 1889 年會計法和會計規則公布後才明確。會計法規定的營造工程承包契約之相關規定，成為今日投標承包制度的基礎。[26]

由會計法和會計規則可知，選定承包契約的對象之方法有競爭契約和隨意契約兩種方式，原則上採用競標方式，特例則以法律或敕令定之。特別制定投標方法的同時，投標以達預定價格底線以上之最低價者得標，與之締結契約。於契約書上記載履行之必要條件，最後在相關官吏署名捺印後確定契約。隨著 1889 年會計法和會計規則的公布，確定競標承包制度，營造工程以此為據實施。[27]

---

23 東京建設業協会編，《建設業の五十年》（東京：槙書店，1953），頁 250-251。
24 土木工業協会、電力建設業協会編，《日本土木建設業史》，頁 86。
25 鹿島精一、宮長平作、島田藤，《日本の土木建築を語る》（東京：山水社，1942），頁 151-152。
26 土木工業協会、電力建設業協会編，《日本土木建設業史》，頁 113。
27 土木工業協会、電力建設業協会編，《日本土木建設業史》，頁 117。

會計法公布、採行競標制度後，營造業界的情況完全改變。1896 年第一次採競標方式，時逢私鐵勃興，工程很多，但業者在競標制度下以過低的價格承包工程，以致許多業者處於困境。除了少數例外，初期活躍於鐵路工程的業者大部分就此消失。[28] 1897 年前後到明治末期的十五年間，是土木承包業普及和淘汰的時期，很多業者在此期間創業，但同一期間消失的業者也不少。能渡過此一時期並將營造業調整為企業型態者，往後較能安泰地長期發展下去。[29]

亦即，日本國內不景氣加上工程數減少產生的推力，又碰上會計法公布、採用競標制度後，營造業的利潤與遠景大不如前，使有能力的業者紛紛「雄飛海外」，前往鐵路事業剛起步且具法律異域性質的海外，甚至可依國內已不允許的「特命」方式來承包海外工程，[30] 渡過難關。鹿島組承包韓國的京仁鐵路為第一個工程。就土木工業協會、電力建設協會所編《日本土木建設業史》整理的工程年表可概觀鹿島組較其他會社相對活躍於海外的狀況（參見表一）。[31]

表一　明治後期（1898-1912 年）日本外地土木工程概況表　單位：件

業者別＼地區別	朝鮮	滿州	臺灣	合計
鹿島組	5	3	5	13
間組	6	2	0	8
佐藤工業	2	0	0	2
森本組	2	0	0	2
西本組	0	1	0	1
水野組	2	0	0	2
合計	17	6	5	28

資料來源：土木工業協会、電力建設業協会編，《日本土木建設業史》，頁 104。

三、美、日角力下的京仁鐵路利權

除上述的推力之外，日本政府也動員國家的力量製造良好的投資機會，對業

28 東京建設業協会編，《建設業の五十年》，頁 250-253。

29 土木工業協会、電力建設業協会編，《日本土木建設業史》，頁 86。

30 蔡龍保，〈產、官合作下的殖民地經營：以日治前期鹿島組的在臺活動為例（1899-1926）〉，《中央研究院近代史研究所集刊》（臺北）80（2013 年 6 月），頁 89-96。

31 土木工業協会、電力建設業協会編，《日本土木建設業史》，頁 100。

者產生拉力。特別是在列強環視的韓國，企業的進場有無國家力量在背後強力支持，往往為成敗之關鍵，美、日對京仁鐵路利權的角力即為一例。

（一）日方興建構想的出現與具體化

京仁鐵路是日本為了實現對韓國的侵略與支配而興建的第一條海外鐵路。日本開始構想興建京仁、京釜鐵路是在征韓論高漲的 1880 年代。日本軍參謀本部於 1876 年 2 月締結日朝友好條約後，派遣軍事密探前往韓國就地形、交通、經濟、民政等進行極機密的調查。京釜鐵路興建論到了 1890 年代有更具體的討論，日本軍參謀次長川上操六有如下之主張：「一旦發生事情之時，必須知道因海權等緣故要靠船運來運送軍隊、軍需品會十分困難。因此，無論如何必須從釜山運送往京城方面，而這一定要由日本之手興建京釜間鐵路。」川上提出此一主張的同時，透過日本外務省命駐釜山總領事室田義文視察京釜鐵路路線預定地。因川上之命令，以參謀本部委員和鐵路局技師為中心，於 1892 年實施京釜鐵路路線預定地秘密測量。[32]

時間上微妙一致的是，此時帝國主義列強在東北亞展開鐵路支配競爭。1891 年，俄國西伯利亞鐵路開工之後，英國為與之對抗，在中國興建京奉鐵路，兩國在東北亞勢力的對立以鐵路為媒介更形尖銳。日本軍部和政治家看到了這樣的國際情勢，企圖策畫掌握京釜鐵路，將日本的勢力範圍擴大到朝鮮半島。因此，京釜鐵路的構想很早就在帝國主義列強的勢力角逐下萌芽。[33]

以甲午戰爭為契機，日本確立興建京釜鐵路為對韓外交最優先順位的政策，開始奪取京釜鐵路興建權。日本公使大鳥圭介，於 1894 年 6 月要求許可京城和主要港口連結的鐵路興建權。同年 7 月，竹內綱受外相陸奧宗光之命前往朝鮮視察，深感京仁、京釜兩鐵路對日本之急迫性，向政府報告其想法。7 月 23 日，日本動員軍隊占領景福宮，發動政變，以親日派人馬取代韓國政府要人，以軍事力量掌握漢城一帶，8 月 20 日強迫親日政府締結〈日朝暫定合同〉。1895 年 2 月，竹內綱與五八銀行總裁大三輪長兵衛、法制局長官尾崎三良商議後，向總理伊藤博文提出創立京釜京仁鐵道株式會社計畫。日方這樣的嘗試，因韓國政府拒絕而

---

32 鄭在貞著、三橋広夫譯，《帝国日本の植民地支配と韓国鉄道：1892-1945》，頁 69-70。

33 鄭在貞著、三橋広夫譯，《帝国日本の植民地支配と韓国鉄道：1892-1945》，頁 70-71。

無法實現。[34]

依據〈日朝暫定合同〉，日本主張獲得京仁、京釜鐵路興建權，內容如下：「時值內政改革之際，京釜兩地及京仁兩地間興建鐵路一事，朝鮮政府因考量其財政未裕，希望與日本政府或日本會社訂約，尋覓時機開工，但當下情況複雜，難以成事。因此，應思考出好方法，盡快訂約開工。」此條約不過暫時保證給予日本政府和會社興建京仁、京釜鐵路的優先權，就日本先於其他列強確保韓國鐵路的利權這點來說是有意義的，但要確定由日本掌握鐵路興建權或開始進行鐵路興建，必須另外締結條約。[35]

甲午開戰後，由於軍事作戰上的實際經驗，軍方將領的主張更力。日本軍野戰司令官們率軍隊於韓國展開登陸作戰，體驗到從釜山到義州兵站輸送和部隊移動的時間過長造成阻礙，向日本軍司令官山縣有朋建議，乘戰時永久掌握韓國的貨幣發行權和京釜鐵路興建權。山縣接受其建議，1894 年 9 月向首相伊藤博文提出〈韓國方策〉。以山縣為首的日本軍部韓國鐵路觀，特別是對於縱貫韓鮮半島南北、與滿洲連結的京釜鐵路、京義鐵路之認識，完全是軍事上的邏輯。為了讓日本在韓國和亞洲大陸擴大勢力，主張一定要由日本興建朝鮮半島縱貫鐵路，日軍的主張而後成為日本韓國鐵路政策最重要的內涵。[36]

原本計畫由大本營支出臨時軍事費 200 萬圓，將京仁、京釜兩鐵路視為軍用鐵路興建之。然而，以國庫興建他國鐵路並不妥當，加以清、日兩國戰爭方酣，軍費運用狀況難以預料，輕率地從國庫支出巨額經費十分危險。就連當時政府內部主張朝鮮鐵路論者，也認為不應由國庫支出。因此，日本政府轉而期待民間豪商企業的力量。然而，民間豪商企業猶豫遲疑，或向日本政府要求損害補償之保證，或希望在資金上有特別補助。政府不直接或間接以國庫負擔，民間亦呈現退縮狀況，使外交上的既得利益成為空中樓閣。竹內綱、大三輪長兵衛、增田信之等雖計畫組成京釜、京仁鐵道會社，但並未成功。[37]

---

34 〈竹內綱自叙傳〉，收於吉野作造主編，《明治文化全集・第二十二卷：軍事篇》（東京：日本評論社，1929），頁 448；鄭在貞著、三橋広夫譯，《帝国日本の植民地支配と韓国鉄道：1892-1945》，頁 71。

35 鄭在貞著、三橋広夫譯，《帝国日本の植民地支配と韓国鉄道：1892-1945》，頁 74-75。

36 鄭在貞著、三橋広夫譯，《帝国日本の植民地支配と韓国鉄道：1892-1945》，頁 72-73。

37 石井常雄，〈「京仁鉄道創設史」に關する一覺書：朝鮮鉄道創始期の一節〉，《明大商学論叢》（東京）37: 2（1953 年 12 月），頁 220-221。

日本政界元老大隈重信與澀澤榮一等政商資本家關係密切，他在支持軍部韓國鐵路興建構想的同時，也重視韓國鐵路的經濟性。大隈主張，如果遭遇韓國政府抵抗、不易奪取鐵路興建權的話，可以透過設立銀行、提供借款的方式來掌握韓國鐵路。大隈的主張不僅止於京釜鐵路，亦主張興建京義鐵路、京元鐵路、咸鏡鐵路等。再者，進一步將韓國鐵路與西伯利亞鐵路、日本鐵路相連結，做為世界的幹線鐵路，確保收入。若韓國妨害鐵路興建，即使廢掉大院君及國王也要達成目的。[38]

駐韓日本公使井上馨為取得京釜鐵路和京仁鐵路的興建權，於1894年11月，將前任公使大鳥圭介起草的〈關於京仁鐵路及京釜鐵路興建的約定案概要〉提交日本政府，要求如約定案與韓國政府交涉。此一約定案後來沒有實現，但成為日本掌握京釜鐵路興建權〈京釜鐵道合同〉（1898年9月）的基礎。井上提出〈約定案概要〉的要點：1.由日本政府和日本的會社興築京仁鐵路和京釜鐵路。2.收購鐵路用地所需費用由日方以債權方式提供韓國政府。3.韓國政府和韓國會社償還所有負債前，京仁鐵路和京釜鐵路的經營權由日本政府和日本會社無限期掌握。另一方面，日本政府為了將〈日朝暫定合同〉變成確定條約，於甲午戰爭時計畫締結秘密條約〈日韓條約草案〉。此條約與鐵路相關的主要內容，是京仁鐵路和京釜鐵路以日本的資本興築，在韓國政府償還所有建設費之前，由日本掌握運輸營業相關的一切權利。但文中規定，全線開通後未經50年，大朝鮮國政府不得償還建設費。亦即，日本策劃支配京仁鐵路和京釜鐵路至少50年。[39]

1895年1月15日向韓國提出〈京釜、京仁鐵路細目協定交涉案〉，該案以井上公使〈約定案概要〉為基礎，折衷日本政府〈條約草案〉而成。其主要重點在於，鐵路的形式上所有權屬於韓國政府，但償還所有建設費用之前最少50年間由日本掌握運輸營業的權利。日本要求締結〈細目協定案〉，不久即遭韓國政府和民眾抵抗，以及列強共同干涉。1894年11月實施第二次京釜鐵路路線踏查時，因沿線居民激烈抵抗而失敗。隔年5月4日，英、美、俄、德四國公使向韓國政府提出共同抗議書，要求不可獨占性地讓渡鐵路利權給日本。在這樣的氛圍中，韓國政府以鐵路興建權的讓渡激化三南地方抗日義兵鬥爭為由，拒絕締結〈細目協定〉，主張〈暫定合同〉是軍事威嚇下締結的暫時性條約，日本以此要求鐵路

38 鄭在貞著、三橋広夫譯，《帝国日本の植民地支配と韓国鉄道：1892-1945》，頁73。
39 鄭在貞著、三橋広夫譯，《帝国日本の植民地支配と韓国鉄道：1892-1945》，頁75-76。

興建權一事本身就是錯誤的。[40] 日本與韓國政府交涉不得要領，遷延日久，原本主張興建鐵路為急務的日本朝野有力人士也感到疲累，漸失其意志，轉向採取借款給韓國建設京仁線的消極方策。[41] 沒想到後來興建權竟為美國人 Morse 取得。

（二）美日間的競爭與「合作」

1. James R. Morse 取得利權

美國在經濟利權的處理上，不會像日本和俄國以軍事力爭奪，而是讓韓國民眾感覺如同自由主義經濟的企業投資一般。此外，美國在政治上支援朝鮮獨立，援助「獨立俱樂部」。因此，美國的韓國政策在政治上、經濟上都比較獲得好感。另外，Morse 個人也做了一些努力。例如，1896 年曾提供 20 萬元的臨時借款給韓國政府，不僅有助於取得京仁鐵路的興建權，美國也獲得不少利益。京仁鐵路特許給 Morse 之前，大三輪長兵衛與農商工部大臣趙秉式會面時，韓國政府提及希望自行興建鐵路，但沒有資金，如果能從日本借得 100 萬元借款，就能拒絕特許京仁鐵路給美國，並表現日本的日、韓親善之誠意，緩和韓國的排日情感。但當時日本資本體制尚未整備，沒有即時給予借款，Morse 再獻納 10 萬美元給宮廷及高官奏效，獲得特許。值得注意的是，Morse 獲得特許之後，帝國主義各國競相爭奪利權，陸續獲得特許（參見表二）。[42]

表二　1896-1900 年列強取得韓國利權概況表

項別／時間	資源或利權內容	國籍別	獲得者
1896.3	京城・仁川間的鐵路興建權	美	Morse
1896.4	咸鏡北道、慶源、鍾城的礦山開採權	俄	Nisichensky
1896.4	平安北道雲山的金礦開採權	美	Morse
1896.7	京城・義州間鐵路興建權	法	Grille
1896.9	茂山、鴨綠江流域及鬱陵島的木材採伐權	俄	Brynner
1897.3	江原道、金城郡堂峴的金礦開採權	德	Carl A. Wolter
1898.1	京城電車興建權	英	Collbran
1898.9	京城・釜山間鐵路興建權	日	佐佐木清麿
1900.5	平安南道殷山金礦開採權	英	W. Pritchard Morgan
1900.8	忠清北道稷山金礦開採權	日	澀澤榮一

資料來源：石井常雄，〈「京仁鉄道創設史」に關する一覺書：朝鮮鉄道創始期の一節〉，頁 226。

---

[40] 鄭在貞著、三橋広夫譯，《帝国日本の植民地支配と韓国鉄道：1892-1945》，頁 77-78。

[41] 菅野忠五郎編，《鹿島組史料》（東京：鹿島建設株式会社，1963），頁 60。

[42] 〈竹內綱自叙傳〉，頁 448-449；石井常雄，〈「京仁鉄道創設史」に關する一覺書：朝鮮鉄道創始期の一節〉，頁 224-226。

其實，Morse 在〈暫定合同條款〉成立之前，曾透過美國公使向韓國政府交涉要承包半島全部的幹線鐵路，在日、韓締結〈暫定合同條款〉後一時放棄其希望。之後，Morse 看到歐美各國表態杯葛日本已獲得的鐵路興建權，井上馨公使的外交交涉也告失敗，三浦梧樓公使主導的閔妃暗殺事件造成韓國人反感，鐵路興建細目交涉沒有進展，順勢以賄賂方式攏絡韓國宮廷，得到興建京仁鐵路的特許，也取得朝鮮半島唯一的金礦—雲山礦業權。[43]

日本駐韓公使小村壽太郎提醒〈暫定合同條款〉的存在，聲明與此條款有關的處置必須得到日本政府承諾，向韓表達抗議。韓方的回應是：「敝國政府於去年即使在四國公使的關注下，仍顧念對貴國政府之情誼，特依暫定條款之主旨，於本年 1 月向貴國要求 500 萬元的借款，其中 200 萬元要充當鐵路建設之用。然而，之後經過數個月未獲回應，如此敝國政府反而無法知道日本政府之意向所在。且與 Morse 的交涉是在暫定條款之前就存在，依要求之先後處理不過是遵守世界之通義。」小村公使及其後任的原公使，在任期間屢次交涉。然而，一旦特許給外國人就很難取消。另一方面，日本也在推進交涉京釜鐵路，遂以形式上的謝罪書解決此一爭端。[44]

2.「京仁鐵道引受組合」[45] 的設立及其運作

韓方與 Morse 簽定的契約規定，京仁鐵路開工期定於特許之日起 12 個月內，開工後 3 年間竣工，如有違背，此契約將失其效力。Morse 立即組織會社著手測量，結果全線長 26 哩餘，預估線路約需 1 年、漢江橋梁約需 2 年的時間完成，由仁川、京城兩方面同時著手工程。然而，Morse 向美國尋求資本並不順遂，北美資本家們擔心此鐵路前途未卜，投資者甚少，Morse 因而考慮將興建權讓渡給日本資本家。而後，從美國陸續取得若干資金，於 1897 年 3 月 22 日開工。同年 5 月，與京仁鐵道引受組合締結契約，約定將於鐵路完工後讓渡其權利。[46]

京仁鐵道引受組合是因京釜鐵路計畫遭遇困難轉而組成。發起委員大三輪長兵衛、尾崎三郎於 1896 年 6、7 月開始籌備京釜鐵路計畫，前往韓國展開交涉，

---

43 菅野忠五郎編，《鹿島組史料》，頁 61。

44 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》（京城：該局，1915），頁 10-11。

45 應譯為「京仁鐵道接收企業聯合組織」，本文中做為組織名稱，不加以改名使用。

46 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 20-21。

但並沒有具體收穫。此時 Morse 回美國調度資金並不順遂，透過大川平三郎向委員澀澤榮一表達希望讓渡興建權。澀澤以為，與其只是致力於京釜鐵路計畫徒費時間，不如收購京仁鐵路，投注資金，再慢慢將腳步伸向京釜，方為得策。透過小村外務次官之斡旋，外務省雇員 Denison 中介，與 Morse 展開交涉。1897 年 2 月，Morse 自美國歸來，委員竹內綱直接到橫濱拜訪 Morse，聽取其希望之概要後，立即召開委員會展開協議。而後，數名委員於 4 月 1 日訪問外務大臣大隈重信，陳述京釜鐵路發起以來的經過，及接手京仁鐵路之希望，獲其贊同。[47] 澀澤榮一曾於《青淵回顧録》有如下之記載：

> 希望大隈伯盡快召集京濱或大阪的重要資本家商議。原因是此一鐵路無論如何是必要的。雖然另一方面有人會談及京釜鐵路，但難以期待其成立。現今，京仁鐵路將由美國人之手成立，實在是十分遺憾。我想政府也會給予相當的援助，當然都必須經過議會的通過。無論如何必須由日本人之手進行，要各方傾注全力，並就其補助好好地進行商議。總之，要盡力建構起來。再者，關於此事，與京釜鐵路有關且盡力投入的人，也要好好跟他們談，勸誘京濱、大阪的有力者。[48]

4 月 2 日，澀澤榮一正式邀請 Morse 展開正式交涉。Morse 所提條件並無不妥，澀澤對讓渡事業一事也無異議。因此，澀澤榮一、前島密等數名委員即日拜訪外務大臣，報告與 Morse 會見始末，討論讓受方法。4 月 6 日，大隈外務大臣邀請京濱及大阪地方的有力人士到官邸，諮詢京仁鐵路接手計畫，順利產生共識。當日出席的 16 人為岩崎彌之助、原善三郎、大谷嘉兵衛、大倉喜八郎、大江卓、尾崎三良、竹內綱、中野武營、中上川彥次郎、安田善次郎、前島密、益田孝、三井高保、莊田平五郎、澀澤榮一、森村市左衛門。[49] 而後，16 人在帝國飯店召開第二次會議，決定成立一個企業聯合組織（syndicate），由澀澤負責相關契約案，起草與 Morse 的讓受契約案。5 月 4 日成立京仁鐵道引受組合，由岩崎彌之助、今村清之助、原六郎、原善三郎、大倉喜八郎、大谷嘉兵衛、中上川彥次郎、

47 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 24。

48 渋沢栄一述，高橋重治、小貫修一郎編著，《青淵回顧録》（東京：青淵回顧録刊行会，1927），上卷，頁 737-738。

49 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 24。

瓜生震、安田善次郎、松本重太郎、前島密、益田孝、三井高保、莊田平五郎、澀澤榮一、James R. Morse 等 16 名擔任組合員，[50] Morse 也是其中之一。[51]

京仁鐵道引受組合在眾人的集資下成立，岩崎、三井各 50,000 圓，澀澤、大倉、安田各 25,000 圓，京釜鐵道委員竹內綱、前島密等 6 人合資 25,000 圓，共計 20 萬圓。[52] 5 月 6 日，組合派遣法學博士岡村輝彥及大川平三郎前往橫濱，就契約書案與 Morse 完成協議後，8 日，由上述 3 名委員會見 Morse，並在岡村輝彥及外務省雇員 H. W. Denison 的陪同下簽署讓受契約書。[53]

日本獲得京仁鐵路利權，是因為 Morse 資金籌措困難才將其特許權讓渡給日本，實在十分諷刺。契約內容只有 3 條，主要內容為以下四點：一、所有的京仁鐵路興建權由 Morse 興建、完成運輸營業設備後，屬該鐵路的所有財產讓渡給組合。二、完工期間自簽訂契約之日起 1 年內，但特許人認為必要時有權延長 6 個月。若因天災等難以抗拒的原因而產生無法避免的延宕，得於前記 18 個月之外再延長 12 個月。三、讓渡總價格定為 100 萬美元〔按：當時 1 美元=2 日圓〕，組合簽約的同時給予 Morse 保證金 5 萬美元，餘款隨工程進行依次交付 95 萬美元。若違反契約，必須以前金的雙倍賠償。四、建設事務由日方監督，組合囑託工學博士仙石貢為監督技師長，另聘吉川三次郎為監督技師，負責工程現場監督之責。[54]

7 月 13 日，Morse 突然向組合要求將保證金改為 30 萬美元，若無法接受其要求，則將於保證金之外再支付相當的賠償金解除契約。Morse 與組合締結契約後返美募集資金並不順利，加上擔心日後契約可能無法履行，前記保證金之金額不足，若沒有增加 20 萬以上的金額，無法因應資金之供給。然而，組合對於已締結契約之條項並無變更之意，擬斷然拒絕、廢棄整體契約，但依慣例徵詢外務大臣的意見。大隈外務大臣要組合暫緩答覆的同時，也向 Morse 說明，除了增加保證金之外，也要講求完成工程的方法。Morse 提出用鐵路及其附屬材料、物件

---

50 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 21-25。

51 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 26。

52 石井常雄，〈「京仁鉄道創設史」に關する一覺書（承前）: 朝鮮鉄道創始期の一節〉，《明大商学論叢》（東京）37: 4-6（1954 年 5 月），頁 800-827。

53 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 30。

54 石井常雄，〈「京仁鉄道創設史」に關する一覺書（承前）: 朝鮮鉄道創始期の一節〉，頁 806-807；朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 32-40。

等作抵押，貸款 50 萬美元來完成此一事業，並依契約讓渡給組合。因此，日本政府決定由橫濱正金銀行貸款，與 Morse 之間締結 100 萬圓的借款契約。Morse 獲得資金後，於 9 月 7 日撤回增加保證金的要求。[55]

日本政府的處置，使京仁鐵路暫時留於日本之手，但之後雙方仍紛爭不斷，且不僅止於金錢關係，也擴及工程技術上的問題。爭議的出現，始於 1897 年 8 月 7 日，組合對於 Morse 的設計，提出減緩線路坡度及曲度、變更仁川車站位置等要求。組合與 Morse 的契約是總價契約，並沒有明定出單價的規格書或設計書等。組合提出變更規格書，Morse 勢必會要求增加額外的經費。因此，除了急切必須及費用調查標準極明確的變更之外，組合盡可能不要求變更。1898 年 1 月 28 日，對 Morse 發出通牒，告知除前兩點之外，其他要求全部撤回，而漢江橋梁築堤的增高及車站設備改良等是 Morse 的義務。Morse 無異議接受，與組合之間一時得以平靜。[56]

同年 3 月 5 日，Morse 前往澀澤事務所拜訪，告知法國企業聯合組織（syndicate）代表 Grille 以 300 萬圓要求讓受京仁鐵路。相較於組合契約金 200 萬圓加上工程改良費 40 萬圓中必須負擔一半，尚有 80 萬圓的利益。因此，若組合同意的話，可以即時返還保證金，賠償組合之前花費的一切，並分予利益。[57] 在組合決定做法之前，也先詢問政府意向。8 日澀澤委員前去拜訪總理大臣伊藤博文，請政府指示如何處置。雖然日本政府不認為京仁線是對韓政策上唯一緊要之物，但既然已經獲得，就國家的顏面觀之不可失，諭示組合勸 Morse 中止賣卻權利。但阻撓 Morse 賣卻權利，對他來說會失去數十萬圓的利益，因此，一定不願負擔原本已經承諾的工程改良費。針對這點，組合無法避免要負擔改良工程費 40 萬圓；另一方面，組合員出現希望退出者，一時之間內外皆困。因此，組合希望政府支付改良工程費，除原先與大隈內閣約定的 100 萬圓之外，希望增貸 80 萬圓。此案經外務、大藏、遞信三大臣連署提交閣議，經數次交涉後通過。3 月 12 日，組合對 Morse 發出不同意轉賣的通告。[58]

---

55 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 40-42。

56 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 43-44。

57 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 44。

58 〈京城仁川間鉄道敷設一件　第二巻　分割 1〉（1899 年 1 月 9 日），《外務省記録》（東京：外務省外交史料館藏），檔號：B04010923000；朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 45-46。

另一方面，Morse 的工程不完備之處甚多，澀澤於 4-5 月間，前往韓國視察，深感必須盡快收歸組合經營。因此，任命足立太郎為總經理，使之視察韓國工程實況。Morse 代表人與組合之間關於工程設計的歧見頻頻出現，經數次交涉無效，交付仲裁。Morse 對與承包人的關係乃至與組合的交涉感到不勝其擾，10 月 1 日決定進行買賣交易，了結與組合的關係。10 月 31 日，京仁鐵道引受組合三位代表澀澤榮一、益田孝、瓜生震上書外務、大藏兩大臣：

> ……當初與 Morse 締結契約之際，情況十分迫切，無暇確認鐵路工程設計明細書，不得已大體保留其設計，細目再依據技術上當然之理論建設之。爾後，本組合派遣之監督技師與 Morse 氏承包人之間就設計上時有見解之歧異，進而本組合與 Morse 氏之間紛議頻傳而無止境。若要貫徹本組合之主旨進行改良，所需之增額經費終非本組合所堪負荷，若退而屈從於其意見，不只本組合的損失堪慮，不完備的鐵路更難期運輸之安全。……若要應 Morse 之提議，必須支付鐵路費用 180 萬圓，以本組合當下的情況無法籌得上述金額，對於 Morse 的提案無法進行交涉，結果會不得不放棄已辛苦經營的國家事業。[59]

而後，Morse 將鐵路抵押給日本政府，獲貸 180 萬日圓，應其提議，經數次交涉價格後，於 12 月 17 日確定交易契約。12 月 31 日經外務省與韓國政府交涉，1899 年 1 月 9 日獲其承認。同月 31 日，澀澤委員、足立總經理帶著八十島書記前往橫濱，於正金銀行本店與 Morse 會面，在外務省雇員 Denison、正金銀行副頭取高橋是清的見證下，支付鐵路讓受款項，領受正式的鐵路讓渡證書，京仁鐵路完全歸組合所有。[60] 1 月 9 日，由大韓外部大臣朴齊純回覆美國辦理公使安連（Horace N. Allen）的文書可知，韓國政府對日方工程較 Morse 用心，頗為肯定：

> ……因其（指 Morse）始役期限之所關，未能調辦鐵路應需之錢額，且於開役後未幾，因韓政府騷擾之事故，該鐵路錢主等不肯供辦錢事，則本合

---

[59] 〈京城仁川間鉄道敷設一件　第二卷　分割 1〉（1899 年 1 月 9 日）。

[60] 1899 年 5 月 10 日，認可 Morse 退出組合，還付其出資。至此，組合與 Morse 的關係完全終結。參見朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 46-48。

同人謨時（指 Morse）實難獨為擔辦。然該役不可廢故，將該鐵路抵當於日本銀行以為供辦工役，而此事已於上年春間以讓交該鐵路之業於日本代理人之意相約也。嗣後，本合同人因其工役之遲緩及幾多難便之端，甚難竣工，而且代理人之擬行建築比本合同人原擬之建築更好也。本合同人原以節儉之費築成商務上堪用之路也，今此代理人建築之圖乃係上等之路，可為後日利用且為實施容易也……。[61]

1899 年 1 月，澀澤榮一曾透過特命全權公使加藤增雄向大韓外部大臣朴齊純表達，希望邀請韓國政府入股參與京仁鐵路之事業。7 月 28 日，股東前島密更提出要將自己出資額 20,000 圓讓渡給韓國皇帝陛下。而後，更積極地以極低利 15 年的方式延期韓國政府的百萬借款，邀請出支 80 萬圓加入京仁鐵路的經營，待株式會社成立，將相當於 80 萬圓的股票交付韓國政府。然而，韓方以下述理由回絕：1.自日本銀行的借款，剩餘款項償還之資金已大體準備完善，並無延期之必要。2.若以此資金投入京仁鐵路之經營，並無法獲得相對之監督權。因此，借款還是以借款應有的方式償還。對此，加藤增雄言：「就韓國政府的立場來話，此一回應十分得當，我方也找不出強邀韓方之好理由。」[62] 這是在 1896 年 6 月 9 日，日俄簽定〈羅拔諾夫・山縣議定書〉，俄國主導韓國內政、確立其在韓優勢地位後，[63] 日方急於確保在韓勢力的舉措之一。如大藏大臣松方正所言：「時值日俄協商成立，韓國形勢頓然一變。若以此為契機，使韓國政府出資 80 萬圓，鐵路的完成變成是日韓兩國之共同事業，將使兩國交情更加親密。」[64] 日方不僅出於資金考量，也在外交考量下，想盡辦法邀請韓國政府參與京仁鐵路之經營，但韓國政府對日頗具戒心，予以回拒。

---

61 〈京城仁川間鉄道敷設一件　第二巻　分割 1〉（1899 年 1 月 9 日）。

62 〈京城仁川間鉄道敷設一件　第二巻　分割 2〉（1899 年 6 月 9 日），《外務省記録》，檔號：B04010923100。

63 該議定書是以「日俄共管」韓國為基本精神，議定在軍事、財政、政治上共同援助韓國。日本對該議定書的評價甚低，且日、俄兩國對於議定內容的解釋也甚多分歧。俄國在歷經兩次與日本的協商之後（前次為 5 月 14 日《韋貝・小村覺書》），不僅擴大在韓國的利權，更確立其在韓國的優越地位。參見林亨芬，《從封貢到平行：甲午戰爭前後的中韓關係（1894-1898）》（臺北：致知學術出版社，2014），頁 79-82。

64 〈韓国政府へ貸付セシ金三百万円ノ内未償還額百万円ヲ京仁鉄道資金充ツル為償還期間延期等ノ件〉（1886 年 1 月 1 日-1898 年 12 月 31 日），《公文別録》（東京：国立公文書館藏），檔號：A03023070900。

四、日方接手與鹿島組推進鐵路工程

京仁鐵道引受組合在 Morse 工程未完成之際接手，進行剩餘工程。獲得韓國政府承認之後，組合組織改為合資會社。1899 年 5 月 15 日，制定會社規則，選舉組合委員澀澤榮一為取締役社長，益田孝（三井）及瓜生震（三菱）為取締役，17 日登記會社設立，資本金 72.5 萬圓，社員為原來的 15 名組合員。先前澀澤社長赴韓視察 Morse 的工程狀況時，發現其經營方針有許多缺陷，特別是過度使役韓國勞工，不僅影響會社將來之信譽，亦違背日本標榜「扶植半島」之大義，深感由會社推進工程時，必須廢絕此一弊害。澀澤任命足立太郎為總經理時，首先即確認其是否有決心在使役韓國勞工時能使其感受到恩澤，進而安於其業。足立體解其旨，致力使從事員心悅臣服、致力於職，一掃弊風。[65] 亦即，就日本官方說詞觀之，不斷在提高其經營之正當性、強調優於 Morse 之經營。

1899 年 4 月，京仁鐵道合資會社開始進行工程，會社總經理為前日本鐵道會社運輸課長足立太郎，全線分成 4 個工程區，以「特命」方式由日本業界的霸者鹿島組承包。[66] 鹿島組之所以能承包京仁鐵路，足立太郎的推薦是重要關鍵，[67] 鹿島組與澀澤榮一長年的知交與信任也有很大的關係。澀澤曾就鐵路工程承包事宜，與鹿島岩藏會面商議。[68]

1880 年，鹿島岩藏成立鹿島組後，隨即投入鐵路事業。時值「鹿鳴館時代」，[69] 鹿島組也積極進入此一高級社交界，與華族、名士或洋人交往，得到許多至交好友，獲得不少人的知遇，帶來組合發展。其交往名士當中，就政治家而言，有井上馨、陸奥宗光、金子堅太郎、星亨、原敬、岡崎邦輔等人；就實業家而言，有澁澤榮一、藤田傳三郎、古河市兵衛、安田善次郎、安川敬一郎、淺野總一郎、團琢磨、佐佐木勇之助、星野錫等人。[70]

---

65 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 49-50。

66 鉄道建設業協会，《日本鉄道請負業史：明治篇》（東京：三秀舍，1967），頁 369。

67 西谷弥兵衛，《鹿島守之助傳》（東京：東洋書館，1956），頁 185-186。

68 渋沢青淵記念財団竜門社編，《渋沢栄一伝記資料：第十六卷》（東京：渋沢栄一伝記資料刊行会，1957），頁 452。

69 所謂鹿鳴館時代，是指從該館落成的 1883-1890 年七年間。鹿鳴館由明治政府興建，用來接待外賓、外交官的社交場地，時常在此舉辦宴會、舞會。其存在，也象徵著當時邁向極端的歐化政策。

70 蔡龍保，〈產、官合作下的殖民地經營：以日治前期鹿島組的在臺活動為例（1899-1926）〉，頁 91。

這個讓 Morse 團隊感到困擾而放棄的工程，因人脈關係與鹿島組在鐵路工程上的專業，轉由鹿島組接手，1899 年 4 月 4 日在仁川開設事務所。接收之時，各地的土工已完成一半，漢江橋梁工程正在築造 2 橋臺及 3 橋腳。工程大體十分粗雜，不符設計之處甚多。需要重新釘置線路中心木樁、坡度減緩之處遍布全線，築堤切取的幅員不足以做為必要的線路幅度；漢江橋梁基礎工程不完備，無法繼續工程。會社著手修補工程的同時，將剩餘工程分區如下表三：[71]

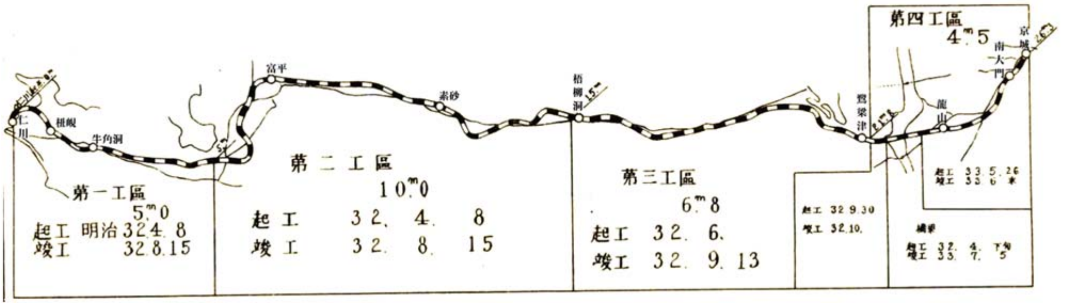
表三　京仁鐵路工程分區表

項別／區別	範圍	工程內容
第一工程區	仁川起點 0-5 哩	築堤 1,005 坪、切取 403 坪
第二工程區	5-15 哩	築堤 9,378 坪、切取 8,138 坪
第三工程區	15-21.6 哩	築堤 5,559 坪、切取 3,222 坪 橋梁（木橋）15 處，總長 1,096 呎
第四工程區	21.6 哩-終點	築堤 1,512 坪 漢江橋梁長 2,062 呎，漢江橋之避洪橋長 675 呎

資料來源：朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 51-52。

第一、第二工程區於 1899 年 4 月 8 日著手土工，接著開始撤除漢江橋梁、橋腳、井筒的磚塊及混凝土等。4 月 23 日，會社於仁川舉行開工典禮，爾後持續推進工程，6 月著手第三工程區工程以迄 10 月，完成仁川、漢江間的土工。第四工程區的土工及避洪橋沒有必要在漢江橋梁竣工前完成，因此過了雨季之後再著手工程，於 10 月完成土工，避洪橋於 1899 年內完工。[72] 漢江橋梁工程出乎意料需要更長的時日，難於特許期限內全線竣工，澀澤透過外務省與韓國政府交涉：「本鐵路於本年 1 月 1 日在半完成的狀態下由本會社接手，而後開始實地施工。然而，之前 Morse 施工緩慢且設計不完備、必須改良之處不少，今後的剩餘工程意外地多。特別是如漢江橋，其洪水點之設定以往並無適當之標準，必須待本年雨季實測後才能確定其設計，進而確保完工後運輸之安全。由於這些情況，實難在期限內竣工。」[73] 而後，獲得 6 個月的延期，最後以 2 個半月完成工程。[74] 此

[71] 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 50-51。
[72] 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 51-52。
[73] 〈京城仁川間鉄道敷設一件　第二卷　分割 1〉（1899 年 1 月 9 日）。
[74] 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 52-54。



圖一　京仁鐵路建設工區略圖

資料來源：朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史：第一卷》(朝鮮：該局，1929)，頁 234 後之附圖。

一鐵路的軌距依特許條件，使用 4 呎 8 吋半的寬軌。Morse 當初的設計，線路最陡坡度是 1/50，最小曲線 10 度；會社則將之改為最陡坡度 1/100，最小曲線 6 度，軌條全部使用 56 磅，枕木厚 6 吋、寬 9 吋、長 8 呎，每哩約使用 2,600 條。[75]

由各項改良設計和最困難的漢江架橋工程，可看出鹿島組確實較 Morse 團隊更用心，不論在工法或材料上。漢江是位於仁川起點 22 哩到 23 哩間的大河，有舟楫之便。滿潮時架橋點的水面幅度約 1,400 呎，最深 16 呎。以往最大洪水面達平水面上方 36 呎，因此橋腳的構造必須堅固且具高度，定為桁下 41 呎，最高橋腳自河底算起 52 呎。漢江橋以 10 個美國製 200 呎單線鋼鐵構造架起，桁幅中心之間 16 呎 6 吋、高 37 呎，兩橋臺間總長 2,062 呎 10 吋。根據特許條件，原本在右側要設置一個幅員 4 呎的人行道，與韓國政府交涉後決定撤除。下部構造由 2 個橋臺及 9 個橋腳構成，兩橋臺全部以花崗石疊築而成，基礎部分仁川方面是在天然岩盤上施加混凝土，京城方面則是在砂利層上施加混凝土。橋腳在水切部分使用花崗岩，其他地方則用磚塊；基礎部分，第 1-4 號使用長徑 30 呎、短徑 15 呎的橢圓形井筒，第 5-8 號水深不能用一般井筒，因而使用同樣寸法的鐵製函，第 9 號以矢板工使達於堅固的砂礫層，施以基礎混凝土。橋腳軀體上方是附有劍尖的長方形，底部寸法長 27 呎、寬 7 呎 4 吋，頂部寸法長 25 呎 8 吋、寬 6 呎，高則如前述，平水面上 37 呎 10 吋；沒於水面下部分，以第 9 號 12 呎為最短，最長為第 5 號 42 呎，其他概為 20-30 呎之間。因此，橋腳的總高度為 59 呎以上

[75] 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 54。

到 80 呎；使用材料有鋼鐵 1,200 餘噸，磚 10 萬塊，石材 5 萬個，水泥 5,000 樽，足代原木 3,000 根，木材 6,000 根等。橋梁總經費合工錢、材料費約 40 萬圓。[76]

橋梁工程於 Morse 之手完成 2 橋臺，第 1、2、9 等三個橋腳則是部分完工。會社接手後繼續架設橋梁，1899 年 4 月 26 日起檢查已完成的部分，除了 2 橋臺之外其餘全都是粗工，有危險之虞。特別是第 9 橋腳，其基礎混凝土施工相當於河底地盤之處，非完備工程，鹿島組只好破壞已完成的橋腳，重新築造。另一方面，為了讓工程能快速完成及搬運工程用具和材料之便，架設長達 287 間（1 間 =1.818 公尺）的架橋用暫時橋。[77]

此橋梁工程於 4 月下旬開工，6 月底因降雨，7 月上旬大洪水侵襲，暫用橋流失，而後立即修復此一損害。其後，再遭遇二次同樣的災害，終於進入 10 月；入冬之後，為稀有的寒流所害，工程不得已中止。在遭遇種種災厄之下，1899 年的施工時間不到 150 日，到了隔年，寒威尚未離去，3 月上旬才逐漸恢復工程。而後，幸而降雨甚少，終於在 7 月竣工，施工日數達 270 日。[78] 9 月 18 日，邀集仁川港日本官民、韓國內閣大臣及各部高等官、各國公使、領事、紳商等數百名，在仁川車站舉行盛大的開通典禮。[79]

菅野忠五郎在《鹿島組史料》寫道：「韓國人笑說，先前美國技師進行工程時，也數次遭遇洪水的阻礙而十分困擾，新接手的日本技術者繼續進行此一工程的話，連美國人都感到困難的工程日本人做得來嗎？與其所預想相反，完成良好的工程，驚嘆日本技術的進步。」日本在列強環視之下建設外國的鐵路時，特別拔擢鹿島組承包工程，是其企業信用深厚之明證，對其亦是極大的榮譽。[80]

澀澤榮一也出席了京仁鐵路的開業典禮，在《青淵回顧録》提及其滿心喜悅的心情：「即使其里程只有 26 哩，工程費僅 250 萬圓，幾乎等於是我內地的一條小鐵路而已，2 年來國人的經營，特別是從頭到尾只靠本國人之手，絲毫不假手外人之力的情況下，能在外國興建鐵路，給與韓國交通極大的便益，對於彼等之貿易也非常方便，載著外國的人們自由往來，吾等日本人也乘之往來。看著這樣

---

76 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 54-55。

77 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 56；菅野忠五郎編，《鹿島組史料》，頁 63。

78 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 56。

79 〈京城仁川間鉄道敷設一件 第二卷 分割 2〉（1899 年 6 月 9 日）。

80 菅野忠五郎編，《鹿島組史料》，頁 63。

的情景，除了感到物質上的成功便益等之外，不由得產生一種偉大的快感在腦中澎湃著」。[81]

但其所謂的「絲毫不假手外人之力」倒是言過其實，開通典禮上使用的車輛全都是美國製造，京仁鐵路使用所有車輛的材料都是從 Morse 接收過來，完全沒有使用日本製品。總經理足立太郎向澀澤社長提出的報告書中也提及：「內地製造車輛比當地現在的車輛弱點來得多，要有完善的車輛並不容易。」雖然想要使用日本製材料，但日本的製作技術尚不充分，不得不採「輸入品組裝主義」。當時日本國內要生產高技術的機關車尚有困難，1893 年神戶鐵道工場製造出第一臺水櫃式機關車（Tank locomotive），但到了 1897 年日本國內的自給率僅有 1.3%，國外依存度非常大。[82] 日本是在獲取國外技術援助的同時，強行對外輸出資本，就京仁鐵路的案例觀之，即技術、資金皆未充分之時強行對外擴張。

另一個值得注意的面向是，韓國政府對於帝國主義列強的利權爭奪給予許多方便，被批評是「得到一些剩飯以自肥，向國外開啟賣國滅族之路。」韓國政府在京仁鐵路竣工之時，向日方提出三項條件：一、京仁鐵路的股份若干讓渡為韓國皇帝所有。二、皇室用的宮廷列車以朝鮮的費用常備之。三、開業典禮當天要插上日韓兩國的國旗。上述內容，沒有一個是和韓國民眾有關的提案。第二個提案，則由澀澤、益田、平岡等所經營的東京平岡工場生產，製作費 15,000 圓，為當時三等客車製作費的 2 倍。正當朝鮮鐵路從屬於日本支配之下時，沒有顧及民眾真正的利益，只是汲汲於支配者的利益與地位的保全。[83] 韓國上層不恤民命的腐敗政治，正是日本帝國易於推進殖民地化的一大條件。[84] 此一狀況，與 1900 年代日本在清國廣東築造潮汕鐵路的過程如出一轍，下層民眾極力反外資，但鐵路利權卻被商部大臣載振交給日本。[85]

---

81 渋沢栄一述，高橋重治、小貫修一郎編著，《青淵回顧録》，下卷，頁 740-741。

82 石井常雄，〈「京仁鉄道創設史」に關する一覧書（承前）：朝鮮鉄道創始期の一節〉，頁 813。

83 具體例子如李完用，為負責鐵路利權交涉的朝鮮代表，參見金子賢太郎述、平塚篤編，《伊藤公を語る》（東京：興文社，1939），頁 35，卷末座談會中林權助（1899 年 6 月-1905 年 1 月為駐鮮公使）的發言。關於李完用，參見金明秀編、和田一郎監修，《一堂紀事》（京城：一堂紀事出版所，1927），頁 1-815。

84 石井常雄，〈「京仁鉄道創設史」に關する一覧書（承前）：朝鮮鉄道創始期の一節〉，頁 814。

85 蔡龍保，〈日治時期臺灣總督府鐵道部的南進支援：以潮汕鐵路的興築為例〉，《輔仁歷史學報》（新北），28（2012 年 3 月），頁 233-269。

五、與臺灣縱貫鐵路經驗之比較

日本營造業界首次承包的海外事業，是 1899 年 4 月自美國人 Morse 接手的京仁鐵路，與同年 5 月開工的日本第一條殖民地鐵路臺灣縱貫鐵路，兩者僅相差 1 個月。日本對這兩條鐵路不同的處理方針，正說明了其對淪為殖民地之前的韓國與已淪為殖民地的臺灣，因定位不同而有政策上微妙的差異。以下，就興築背景，推進方式，鐵路性質、目的、體質進行比較分析。

（一）興築背景之差異

兩鐵路發展的一大共同背景即是甲午戰爭，日本戰勝之後，取得殖民地臺灣，並積極擴大在韓國的勢力。京仁鐵路的興築背景較為複雜，因當時韓國並非殖民地，呈現列強競逐利權的狀況，是一場經濟、政治、外交上的競爭。而韓國政府明顯對外資有很高的期待，並巧妙地利用各國競爭之局面，讓〈日朝暫定合同〉化為白紙，拖延日本透過鐵路入侵的時程。日本獲得京仁鐵路利權，是因 Morse 資金籌措困難才將特許權讓渡，Morse 實敗於沒有國家力量的全面支援，是一個值得注意的現象。此一狀況，與 1900 年代日本在清國廣東爭取潮汕鐵路的利權類似，英商怡和洋行沒有英國政府在背後支持、運作，僅以民間力量爭取，即使價廉亦無法取得承包等利權。反之，三五公司在日本政府的全面後援下，因檯面下的外交取得工程。[86]

至於臺灣，甲午戰後已淪為殖民地，自然排除清帝國或外國涉入縱貫鐵路事業的可能。領臺初始，運輸、交通十分困難，因此，首任臺灣總督樺山資紀深感開運輸、交通之便實為開發臺灣的當務之急。到任兩個月後（1895 年 8 月），向臺灣事務局總裁伊藤博文力言，開鑿道路、興建縱貫鐵路、修築基隆港等三大事業為本島經綸上之最大急務。[87] 經過 1895-1898 年的軍用輕便鐵路時期之後，臺灣總督府民政局長兼鐵道部長後藤新平將縱貫鐵道、基隆築港、土地調查視為三大事業，1899 年 4 月敦聘長谷川謹介來臺擔任臺灣總督府鐵道部技師長，由其領

86　蔡龍保，〈日治時期臺灣總督府鐵道部的南進支援：以潮汕鐵路的興築為例〉，頁 233-270。

87　蔡龍保，《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》（臺北：國立臺灣師範大學歷史學系，2008），頁 22-23。

導的技術團隊展開縱貫鐵路事業。亦即，縱貫鐵路事業相較於京仁鐵路，是一個沒有外力干擾、完全由日本主導的事業。[88]

（二）推進方式之異同

由於當時韓國尚未是日本殖民地，京仁鐵路的利權必須合法取得。雖然以軍事力強迫韓國締結〈日朝暫定合同〉，而後韓方技巧性地利用列強爭奪的背景，特許給美國人 Morse，對日本而言為一大挫敗。不論是初期的鐵路線路踏查，Morse 集資失敗後讓渡日本的處理，以及而後 Morse 要求增資及毀約賣渡給法國等問題，都可看到軍方、外務省、總理大臣扮演實質上的指導角色，遞信省鐵路技師的技術協助以及民間資本和橫濱正金銀行的出資亦不可或缺。

另，值得注意的是用地之取得。依特許約定書第三條、第五條，明文規定車站及線路用地由韓國政府供給使用，對於這些土地有免除稅金之特權。[89] 京仁鐵路所需用地，當時是做為特許的條件，算出鐵路建設及運轉上所需的面積，由韓國政府以無償方式貸與土地。因此，與韓國政府之間並沒有因土地發生衝突，反而是徵用仁川近郊的日本人土地時，發生爭議。線路通過仁川的南濱進入該市街，於日後設置的稅關官舍附近設置車站，但因和該地日本人發生爭議而不得不變更線路。[90] 此一工程由京仁鐵道合資會社社長澀澤榮一特許給當時日本國內以鐵路工程的著名業者—鹿島組，成為鹿島組以及日本營造業首次的海外工程。

至於殖民地臺灣的情況，則明顯單純。在沒有與列強競爭利權的情況下，單純由臺灣總督府鐵道部處理縱貫鐵路工程。自軍用鐵路到縱貫鐵路時期，有增田禮作、小山保政、新元鹿之助等遞信省鐵道技師來臺短期協助或轉任臺灣總督府。技師長長谷川謹介領導縱貫鐵路事業後，則大量任用東京帝大、京都帝大土木科的畢業生組成新技術團隊，進行線路調查，監督、推進工程。

縱貫鐵路在臺灣曾引發官營或民營之爭議。初期臺灣鐵路歸軍方管理，部分軍人不贊同鐵路民營，但臺灣總督府一開始傾向以民間資本興建鐵路。主要原因

---

88 蔡龍保，〈長谷川謹介與日治時期臺灣鐵路的發展〉，《國史館學術集刊》（臺北）6（2005 年 9 月），頁 61-108。

89 〈京城仁川間鉄道敷設一件　第二卷　分割 3〉（1900 年 6 月 9 日），《外務省記録》，檔號：B04010923200；〈京仁鉄道敷設特許契約〉（1896 年 3 月 29 日），《外務省記録》，檔號：B07080194000。

90 朝鮮鐵道史編纂委員會編，《朝鮮鐵道史・第一卷：創始時代》（京城：朝鮮總督府鐵道局，1937），頁 242。

是臺灣各項建設經費甚鉅，一時難以籌措足夠的經費支應，希望結合日本工商業者募集資金，建設鐵路。[91] 公爵近衛篤麿、男爵安場保和、子爵堀田正養、岡部長職，及經濟界有力者澀澤榮一、今村清之助、大倉喜八郎等 266 人，於 1896 年 5 月 5 日向總督府提出申請書，欲以資本金 1,500 萬圓創立臺灣鐵道會社，同年 10 月 27 日獲總督乃木希典認可通過。[92] 1898 年，兒玉源太郎繼任總督時談到：「臺灣鐵路為本島經營開發上最急需的事務之一，首先期待能成於臺灣鐵道會社之手。即使由總督府來興建，最後還是得倚賴外資，經議會通過後著手實施工程之前，會空轉一、兩年。如果臺鐵會社的外資輸入計畫有幸成立，明年就可以開始工程。因此，為期臺鐵會社之成立，要給與該會社諸多方便」。[93]

然而，日本國內戰爭景氣過後轉為不景氣，資金募集日益困難。日本中央欲募集的 1 億 6,000 萬圓外債並不順利，中央政府和臺灣總督府期待由臺灣鐵道會社來完成縱貫鐵路。[94] 然而，該會社陸續與英國 Beyer, Peacock & Co. Ltd、法國ふひーぷりる會社及其他美國、德國資本家商談合作均歸失敗。此時，已有人開始鼓吹臺灣鐵路應放棄民營，改為官營。[95] 臺灣鐵道會社因集資困難，結果逾三年仍未順利設立。因縱貫鐵路係屬急需工程，臺灣總督府強行改為官營。1899 年 3 月 22 日，民政長官後藤新平所提的臺灣事業公債經日本帝國議會通過，為期 10 年、3,500 萬圓的事業公債中，鐵路費占 2,880 萬圓，[96] 是日治初期最重要的工程。

另，用地的取得方式與京仁鐵路不同。日治之初進行鐵路、道路工程時，徵收土地設有補償方法，惟分為臺灣人、日本人和外國人兩種。1. 用地關係人為臺灣人時：(1)係由官員諭示關係人民捐獻土地、辦理免租手續，但若是含有建築物（宅地）的土地給予補償。(2)給予遷移費，使其拆除遷移用地內之建築物。(3)用地內的農作物，斟酌其性質給予補償。(4)做為砂石場的用地可辦理免租，並儘

---

91 林淑華，〈日治前期臺灣縱貫鐵路之研究（1895-1920）〉（臺北：國立臺灣師範大學歷史研究所碩士論文，1999），頁 40。

92 臺灣總督府鐵道部編，《臺灣鐵道史》（臺北：近藤商店活版部，1910），上卷，頁 407-446。

93 〈兒玉總督の時務談　臺灣鐵道〉，《臺灣日日新報》，1898 年 7 月 29 日，第 2 版。

94 〈臺鐵會社の運命〉，《臺灣日日新報》，1898 年 10 月 13 日，第 2 版。

95 〈臺灣鐵道會社の外資借入〉，《臺灣日日新報》，1898 年 5 月 13 日，第 2 版；〈臺灣鐵道創立委員諸君に呈し同私設事業の解散を勸むる書〉，《臺灣日日新報》，1899 年 1 月 19 日，第 4 版；臺灣總督府鐵道部編，《臺灣鐵道史》，上卷，頁 475-476。

96 蔡龍保，《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》，頁 17-18。

表四　土地、建築物、農作物、墓地遷移補償標準表

土地種別		每坪補償金額
車站用地		20 錢
農作物	茶園	6 錢
	甘蔗田	3 錢
	田地	5 錢
	菜園	2 錢
	竹林	30 錢
有完整的臺人構造家屋		5 圓
墓地遷移費	大	5 圓以下
	中	3 圓以下
	小	2 圓以下
備註	若地主不明者，由所在地之街庄長進行遷移工作。	

資料來源：臺灣總督府鐵道部編，《臺灣鐵道史》(臺北：近藤商店活版部，1910)，中卷，頁 433-440。

量避免造成永久性損害。若屬永久損害則給予補償。(5)做為車站用地者，給予補償。2.用地關係人民為日本人或外國人時，日本人準用前項各例，不服無償捐獻或對補償金額有異議時，調查其原價並加入興築費，在不致使其產生損失的前提下給予補償。此外，亦得依換地之法進行換地。若外國人持有永久承租權之土地，則給予補償，或依換地方式補償之，儘可能避免紛擾。其後，又制定土地、建築物、農作物、墓地遷移的補償標準（參見表四）。

由上述規定可看出明顯的差別待遇，日本人對於補償金額不服者可以上訴，甚至明言補償原則為「不致使其產生損失」；反之，臺灣人僅能默默接受極有限的補償金，且不能採換地之法。其後，官方認為若對線路上有建築物的土地及屬永久損害的砂石場用地給予補償金，對無償捐獻土地的人民不公平，亦造成地方官在勸導捐地之不便，決定停止實施。[97] 後來，總督府發現臺灣的舊慣之中有可援用之處，進而改採全面無償徵用：

> 軍隊進行新設道路或擴張路幅之時，道路用地有分屬官、民有田園，屬官有者有佃戶耕作，每年繳納一定官租，因此做為道路用地後免其官租實為至當。至於屬民有地者，自然應當賠償相當的土地費。然而，徵於本島從來慣行之收用法，當土地被徵收為道路用地時僅免其租稅，並無賠償土地

97 臺灣總督府鐵道部編，《臺灣鐵道史》，中卷，頁 433-440。

費。因此，暫時依從舊慣，僅免其租而不賠償土地費。[98]

改採無償徵用之後，連原本對臺灣人的些微補償亦被取消。亦即，原本對臺灣人與日本人、外國人間補償方式的差別待遇變得更加不公平。[99]

若將朝鮮、臺灣、日本興築鐵路的用地費於建設、改良費中所占的比例做一比較，臺灣鐵路占 1.3%（29 萬 1,000 圓，1906 年為止），朝鮮占 1.5%（119 萬 5,000 圓，1907 年為止），日本占 6.4%（1,079 萬 7,000 圓，1904 年為止），[100] 日本約為臺灣、朝鮮的 5 倍之多。此一搾取、掠奪的面向，殖民地臺灣固由殖民母國宰制，韓國則是有政府上層不合理讓利之問題。

相較於鹿島組能以「特命」方式取得京仁鐵路工程的關鍵性人脈為澀澤榮一與足立太郎，以「特命」方式參與臺灣縱貫鐵路工程的關鍵性人脈是長谷川謹介。早在鹿島組來臺前 19 年的 1880 年，第一次承包鐵路工程就和長谷川謹介有合作經驗，而後不論長谷川在政府或業界任職，彼此在工程上是長期合作的關係，鹿島組的工作態度與技術深獲長谷川信任。1899 年 4 月，長谷川謹介應民政長官後藤新平之招聘，來臺擔任臺灣總督府臨時臺灣鐵道興建部技師長，指定鹿島組、大倉組、久米組、吉田組、澤井組、志岐組、佐藤組等 7 個當時鐵路建設業中第一流業者，來臺參與縱貫鐵路工程。[101] 呈現一幅日本企業跟隨日本帝國的海外擴張，開拓企業版圖的圖像。

接著，再就「本地資本」的觀點來觀察、比較臺灣人或韓國人下游承包商的角色。清代劉銘傳在臺興建鐵路時，多由地方有名望、財產或對國事有功勞者擔

---

98 〈軍政中開設シタル道路敷地免租ノ儀二付臺中縣知事ノ稟議民政局內務部長ヨリ通牒ノ件〉（1896 年 10 月 1 日），《臺灣總督府公文類纂》（南投：國史館臺灣文獻館藏），冊文號：9696-21。

99 蔡龍保，〈日治時期臺灣道路事業的推進：民力之徵用與臺灣人之拒適〉，《國史館學術集刊》（臺北）15（2008 年 3 月），頁 1-34。

100 高橋泰隆，《日本植民地鉄道史論：台湾、朝鮮、満州、華北、華中鉄道の経営史的研究》（東京：日本経済評論社，1995），頁 25。

101 鹿島組創立時的大恩人有二位，一是建議其跨足鐵路承包業的鐵道頭井上勝，資金上援助的恩人則是平瀨龜之輔。鹿島組在最初承包的工程—敦賀線柳瀨隧道的建設中，其誠實從事工程的態度，深獲長谷川謹介、本間英一郎這兩名優秀的鐵路技師欣賞。而後，隨著日本鐵路建設延伸到各地，鹿島組時常受到這兩位技師及其下有力成員的照顧，對鹿島組的發展助益甚大。1899 年鹿島組之所以會來臺發展，實由於長谷川謹介的提拔與賞識，謂是人脈關係使然。參見蔡龍保，〈產、官合作下的殖民地經營：以日治前期鹿島組的在臺活動為例（1899-1926）〉，頁 77-120；蔡龍保，〈長谷川謹介與日治時期臺灣鐵路的發展〉，頁 61-108。

任大工頭，大工頭再分包給小工頭。最困難的淡水河架橋工程由廣東人張家得承包，鳳山溪架橋可能也是張家得承包。[102] 然而，日治之初，臺人激烈抗日，日本營造業者知道要在臺灣找到合作的下游承包商較為困難，時常與信任的下包業者一起渡臺，或與之前即在臺發展的日本人業者合作。例如鹿島組與住吉組，大倉組與新見組，澤井組與太田組、神戶組的關係即是如此。[103] 臺灣人業者大概只有 1899 年辜顯榮創設的臺灣商工公司，做為日本業者的下游承包商與其合作。[104] 營造業界裡，臺灣人的發展空間明顯被壓縮，要到日治中、後期才抬頭，且大多是小資本的下包業者，嶄露頭角者並不多，林熀灶的「協志商會」、陳海沙的「光智商會」為箇中翹楚。這是由於殖民地教育弱化工業學門的結果。[105]

至於此時的韓國，則呈顯出微妙的差異。最值得注意的是 1899 年 3 月大韓國內鐵道用達會社經農商工部的認可而成立，與京仁鐵道合資會社締約，負責物資材料、人夫供給，之後甚至取得京元鐵路的興建權，但後來因資本不足而回歸原本供給資材、人夫的角色。其實，該會社可說是代表韓國高宗皇帝，曾任宮內府大臣的閔泳喆擔任社長，政府和宮內有力者十幾人擔任理事。透過竹內綱的推薦，任用 2 名日本人技師，參與京釜鐵路部分工程。韓國營造會社參與京釜鐵路工程者超過 10 間會社，韓日工業組更是日、韓兩國人合資的會社。總之，韓國的營造會社也在官廳支持下承包鐵路工程，到日俄戰爭爆發後才被壓制、排除在外，形成日本營造會社獨占的局面。[106]

亦即，就營造業而言，在臺灣與朝鮮的本地資本／本地企業與日資／日企間關係十分複雜。日資／日企在臺灣並沒有受到本地資本／本地企業的抵抗，迅速發展；一方面清代在臺發展的業者因政權轉換而中斷，加上當時尚處於武裝抗日時期，前述地方大工頭中願意與日本合作者大抵只有辜顯榮之流。韓國則明顯有

---

102 臺灣總督府鐵道部編，《臺灣鐵道史》，上卷，頁 49-50。

103 蔡龍保，〈產、官合作下的殖民地經營：以日治前期鹿島組的在臺活動為例（1899-1926）〉，頁 77-120。

104 1899 年，辜顯榮與陳志誠、陳洛、李秉鈞、王慶忠、黃建勳等人合組「臺灣商工公司」，資本 30 萬圓，公司長為陳志誠，顧問為白井新太郎，聘請日人技師，並雇用日人員工七人，從事土木建築包工及材料供給業務。參見〈臺灣商工公司〉，《臺灣日日新報》，1899 年 12 月 10 日，第 2 版。

105 蔡龍保，〈在臺日本人的土建會社經營之研究：以太田組為例（1896-1945）〉，發表於中央研究院近代史研究所主辦，「近代中日關係的多重面向（1850-1949）」國際學術研討會（臺北：中央研究院近代史研究所檔案館中型會議室，2015 年 8 月 19-21 日），頁 40。

106 鄭在貞著、三橋広夫譯，《帝国日本の植民地支配と韓国鉄道：1892-1945》，頁 198-253。

競爭、衝突的過程，曾一度多數參與京釜鐵路工程，但資本及技術上終究不敵日資／日企，抵抗終歸失敗，淪為從屬。

（三）鐵路性質、目的、體質之異同

京仁鐵路無疑的，是日本為了實現對韓國的侵略與支配，傾注政治力、軍事力、經濟力而興建的第一條海外鐵路。1880 年代不斷膨脹的征韓論，日本國內開始構想興建京釜鐵路（含京仁鐵路），尤以軍方主張最力。甲午開戰後，由於軍事作戰上的實際經驗，使軍方的武官們主張更力。京仁鐵道引受組合的成立，是因當時京釜鐵路計畫的前途難測，因而先著手京仁鐵路，以穩固日本在朝鮮半島的經濟經營基礎。亦即，京仁鐵路對當時的日本而言是唯一的利權，做為在韓國「擴張」的一個重要「基礎」與「突破點」，意義十分重大。另一層面的目的，則是軍方要實踐韓國侵略、或言推進大陸政策的第一步。為了能讓日本在韓國和亞洲大陸擴大其勢力，一定要由其興建朝鮮半島的鐵路。

1906 年朝鮮鐵路國有化時期前的朝鮮鐵路,有三種不同經營形態之下的發展。例如,京仁鐵路在形式上是純民間的營利企業;京釜鐵路則是具有特許會社性格，是半官、半民、半軍用的經營方式；京義線則是日俄戰爭時，為了軍事目的，在軍用鐵道監部的指揮下所興建。但不論是京仁鐵路或京釜鐵路，都是在國家積極財政援助的背景下推進，其本質同樣是日本為了侵略朝鮮的鐵路資本輸出。至於軍用鐵路，在甲午戰爭時期已決定興建。亦即，1894 年 8 月，因為軍事行動上之必要，內定要興建軍事鐵路，但因戰局之推進而中止。因此，興建朝鮮鐵路的目

表五　1906 年鐵路國有化前的朝鮮鐵路概況

項別＼管理別	統監府鐵道管理局		臨時軍用鐵道監部		
目的	營業線		軍用線		
線名	京仁	京釜	京義	兼二浦支線	馬山
區間	冰登浦・仁川	草梁・西大門	龍山・新義州	黃州・兼二浦	三浪津・馬山
完工年月	1900.7	1904.11	1906.4	1905	1905.5
長度（哩）	19.4	274.2	310.6	8.7	25.0
總計（哩）	293.6		344.3		

資料來源：石井常雄,〈「京仁鉄道創設史」に關する一覺書：朝鮮道創始期の一節〉，頁 212。

的，從一開始就和作戰計畫表裏一致，鐵路興建是「配合作戰」的手段之一。[107]

於臺灣的縱貫鐵路，是日治時期臺灣總督府鐵道部完成的第一條國有鐵路。1895 年 8 月，第一任臺灣總督樺山資紀在國防與統治的考量上，向日本政府表達縱貫鐵路的興築為一大急務，參謀本部亦向陸軍省表達同樣的希望。日本政府於隔年 3 月，以經費 7 萬 7,000 餘圓命臺灣總督府進行縱貫線的調查，委託遞信省鐵路技師增田禮作工學博士進行。然而，增田的調查是以軍事需求為重，線路多採近山之線路，往往與經濟上的考量背道而馳。1899 年 4 月，後藤新平敦聘的技師長長谷川謹介認為，舊有路線缺乏產業開發上的考量，為符合鐵路本來之使命，決定從經濟上的角度重新檢討，再次進行精細的測量。因而當機立斷、果決地對縱貫鐵路重新展開調查，大幅修正路線，將「軍用鐵路」轉為具殖民地特質的「開拓鐵路」。[108] 而這也是縱貫鐵路開通後能為臺灣西部帶來躍進發展的要因。[109] 因此，「統治」、「經營」、「開發」可謂興建縱貫鐵路的重要目的。

再者，由鐵路的軌距選擇，也可看出日本對這兩條鐵路的目的性之不同。京仁鐵路是使用 4 呎 8 吋半（1.435 公尺）的廣軌，這固然是 Morse 依特許條件採美國常用的廣軌，這連帶影響之後機關車及客、貨車的使用，對美國相當倚賴。日本接手後亦繼續此一方針，後來的京釜鐵路也是如此。由於日本國內是採用 3 呎 6 吋（1.067 公尺）的窄軌，旅客、貨物量不多的朝鮮實沒有必要使用廣軌，且就京釜鐵路的資本而言，連採用窄軌式設施亦感到不足，遑論需要更多興建費

---

107 日俄戰爭爆發後，日本完全無視於朝鮮政權，完成軍用鐵路。從表五來看 1906 年鐵路國有化時期前的朝鮮鐵路，可發現軍事鐵路較京仁、京釜兩營業鐵路總長多出 50 哩餘，總長度觀之軍事鐵路占 63.9%。另，值得注意的是，軍用鐵路全部都是在日俄戰爭期完成。監督系統也不同，營業路線由統監府鐵道管理局、軍鐵線由臨時軍用鐵道監部管理。特別是軍用線仰賴軍事費支出，其敷設作業係由工兵隊強行推進，現業員是由遞信省派遣的作業局雇員和軍屬構成監部雇員。軍用鐵路係由大本營依獨自之意志建設、營運。參見石井常雄，〈「京仁鉄道創設史」に關する一覺書：朝鮮鉄道創始期の一節〉，頁 212-213。

108 這裡所謂的殖民地特質是指殖民地鐵路的特殊性，有這些理解才不會落入肯定殖民主義之偏見。例如：1.推進鐵路事業的過程頗多壓榨、剝削，例如，徵用土地時強迫臺灣人以「無償上納」的方式供獻土地。2.臺鐵的鐵路財政並不像日本國內有獨立的鐵路會計，使臺鐵盈餘無法做為本身的資本，影響改良事業與運費正常化。3.經營人才完全由殖民地母國官僚主導，沒有積極培訓本地職員的機構，使戰後臺鐵的營運產生諸多問題。4.總督府官廳有排擠、歧視臺灣人之傾向，鐵道部亦然。不僅經營幹部排斥任用臺灣人，鐵道部的福利機構—「鐵道職員共濟組合」，在 1925 年以前甚至不准臺灣人加入。5.鐵道部為了維持營運，畸型的高運費制度對產業發展帶來侷限性。

109 蔡龍保，〈長谷川謹介與日治時期臺灣鐵路的發展〉，頁 77-78。

及營業費的廣軌式設施。日本鐵道作業局及軍部都主張興建同日本國內 3 呎 6 吋（1.067 公尺）的窄軌，這樣一來，日本舊有的軌條、車輛等立刻可以轉為朝鮮所用。然而，京釜鐵路技師長笠井愛次郎技師長主張：

> 當時支那大陸的鐵路軌距是 4 呎 8 吋半（1.435 公尺），西伯利亞鐵路的軌距是 5 呎（1.524 公尺），本鐵路（指京釜鐵路）將來具有和大陸鐵路連結，成為世界交通的幹線之使命，不應只單單視為植民地鐵路，應排除萬難，採用標準軌距。

雖然當時京釜鐵道會社內部有不同看法，但澀澤取締役會社為笠井所感動，確立為會社方針，親自負責對外交涉事宜，極力再三折衝之下，也獲得陸軍和鐵道作業局的認同，決定採 4 呎 8 吋半的標準軌距。[110]

至於臺灣的縱貫鐵路，採用 3 呎 6 吋窄軌則不令人意外。一方面是清代劉銘傳所興築的鐵路即是採窄軌，機關車、客貨車輛亦是窄軌體系。日本國內亦是採窄軌，彼此車輛流用上或做為日本國內車輛工場的市場，有其便利之處。以機關車而言，除清代留下來的 8 輛之外，還有日本鐵道作業局移交者，命大阪汽車製造合資會社〔按：日文汽車即火車之意〕[111] 製造者，也有向國外購買者。客車和貨車的製作技術較低，新車都是由鐵道部臺北工場製造或向大阪汽車製造合資會社購買。[112] 亦即，從臺灣的縱貫鐵路，可以看到日本鐵道人才、資本、資材的整套輸出，臺灣成為「技術未成熟」時期的大阪汽車會社之重要市場。甚至在鐵道部的協助下，借與一部分鐵道部工場及若干機械，於 1901 年 1 月 15 日設置大阪汽車會社臺北工場，以橋桁製作、修繕為主要工作，隔年改為支店。[113]

---

110 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道四十年略史》，頁 47-48。

111 該社社長為日本鐵道之父井上勝，也是長谷川謹介視之為師的恩人。出資社員有毛利五郎、岩崎久彌、前田利為、住友吉左衛門、澀澤榮一、蜂須賀正韶、今村清之助、大倉喜八郎、高田慎藏、原六郎、藤田傳三郎、田邊貞吉、井上勝、田島信夫、平岡熙、安田善次郎、松本重太郎、森村市左衛門、藤堂量子、田中市兵衛、羽野知顯等人。參見老川慶喜，《井上勝：職掌は唯クロカネの道作に候》（東京：ミネルヴァ書房，2013），頁 239。

112 貨車也有從陸軍省、南滿洲鐵道株式會社移交而來的。參見臺灣總督府鐵道部編，《臺灣鐵道史》（臺北：近藤商店活版部，1911），下卷，頁 107-117。

113 臺灣總督府鐵道部編，《臺灣鐵道史》，下卷，頁 182。

再就兩鐵路的體質觀之，在日本政府財政困難的情況下，京仁鐵路、縱貫鐵路的興築採「速成主義」方針，橋梁及部分設施皆採暫時性構造，部分路段有曲度過小、坡度過大等問題，兩者體質皆屬不甚佳，打算待日後財政情況好轉，再以改良工程補救。相較於日鐵每公里的營建費 23 萬圓，臺鐵僅 13 萬圓，京仁鐵路更只有 6 萬圓，[114] 經費過度節省、或言在地剝削，可見一斑。

六、結論

日本營造業首次承包的海外事業，是 1899 年 4 月自美國人 Morse 接手的京仁鐵路。相較於同年 5 月開工的日本第一條殖民地鐵路臺灣縱貫鐵路，兩者僅相差 1 個月。兩鐵路發展的共同大背景即是甲午戰爭，日本開始支配臺灣，並擴大在韓國的勢力。當時韓國並非殖民地，呈現列強競逐京仁鐵路利權的複雜狀況。韓國政府期待外資的協助，且巧妙運用各國之競爭，拖延日本透過鐵路入侵的時程。日本能獲得京仁鐵路利權，是因澀澤榮一等官商有國家力量做為強力後盾，為日本帝國主義擴張的一大特色。至於臺灣，甲午戰後淪為殖民地，排除清帝國或外國涉入縱貫鐵路事業的可能，相較於京仁鐵路，是一個沒有外力干擾、完全由日本主導的事業，但此時面臨韓國所沒有的臺人武裝抗日，難以取得各種在地資源的協助。

就推進方式觀之，當時韓國尚未是殖民地，京仁鐵路利權的取得與推進必須合法，對日本而言頗費周章。不論是初期的鐵路線路踏查，Morse 集資失敗後讓渡日本的處理，以及而後 Morse 要求增資及欲毀約賣渡給法國等問題，皆可見軍方、外務省、大藏省、遞信省、甚至總理伊藤博文扮演指導角色，加上民間資本和橫濱正金銀行的出資或貸款，可說是傾國力全面支援。另，京仁鐵路所需用地，當時是做為特許的條件，算出鐵路建設及運轉上所需的面積，由韓國政府無償貸與，並沒有因土地與韓國政府發生衝突。工程由京仁鐵道合資會社社長澀澤榮一特許給以鐵路工程聞名的鹿島組，成為日本營造業首次的海外工程。

114　京仁鐵路里程只有 26 哩（41.6 公里），營建費 250 萬圓，每公里建設費 6 萬圓。其餘參見朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道四十年略史》，頁 286；蔡龍保，《推動時代的巨輪：日治中期的臺灣國有鐵路（1910-1936）》(臺北：臺灣古籍出版有限公司，2004)，頁 131-187、310。

至於殖民地臺灣，在沒有列強競爭的情況下，單純由臺灣總督府鐵道部處理縱貫鐵路工程。自軍用鐵路到縱貫鐵路時期，先有日本遞信省鐵道技師來臺短期協助或轉任臺灣總督府，長谷川謹介領導縱貫鐵路事業後，任用東大、京大土木科畢業生組成新的技術團隊，推進工程。就資本方面，日本中央及臺灣總督府初始欲以民間資本興建鐵路，但因日本國內轉為不景氣，資金募集困難，改以臺灣事業公債來推動。另，用地的取得方式與京仁鐵路不同，徵收土地設有補償方法，惟有明顯的差別待遇，而後更援用舊慣採無償徵用。若比較朝鮮、臺灣、日本興築鐵路的用地費於建設、改良費中所占比例，搾取、掠奪的面向一覽無遺。臺灣固為殖民母國宰制，韓國則有政府上層讓利之嫌。另，相較於因澀澤榮一與足立太郎得以「特命」取得京仁鐵路工程，鹿島組能參與臺灣縱貫鐵路工程則因長谷川謹介，基於近 20 年的合作經驗，指定鹿島組參與，呈現一幅日本企業跟隨日本帝國的海外擴張，開拓企業版圖的圖像。

再就「本地資本」的觀點比較臺灣人或韓國人下游承包商的角色，可發現日治之初臺人激烈抗日，日本營造業者時常與信任的下包業者一起渡臺，或與之前即來臺發展的日本業者合作。營造業界裡，臺灣人的發展空間被壓縮，要到日治中、後期才抬頭，且多是小資本的下包業者，這是殖民地教育弱化工業學門的結果。韓國則有較大的差異，1899 年 3 月成立大韓國內鐵道用達會社，參與京仁鐵路工程，甚至取得京元鐵路的興建權。韓國有超過 10 間營造會社參與京釜鐵路工程，韓日工業組更是日、韓合資會社。亦即，韓國營造會社在官廳保護下承包工程，日俄戰爭爆發後才被排除在外，資本及技術不敵日本營造業的狀況下淪為從屬。

就「鐵路性質、目的與體質」觀之，京仁鐵路是日本為了侵略與支配韓國而興建的第一條海外鐵路，做為在韓國「擴張」一個重要的「基礎」與「突破點」意義重大。就軍方而言，是侵略韓國、推進大陸政策的第一步，其興建目的和作戰計畫一致。至於臺灣的縱貫鐵路，經長谷川謹介從經濟角度重新檢討舊有路線、大幅修正後，主要目的為「統治」、「經營」、「開發」。再者，由相異的軌距也可看出這兩條鐵路定位不同。日本國內採用窄軌，客、貨量不多的朝鮮反而使用寬軌，是預想到日後要與中國、西伯利亞鐵路連結，勾勒出自朝鮮再向外擴張的藍圖。臺灣的縱貫鐵路採用窄軌始於清代，機關車，客、貨車輛亦是窄軌體系，與日本國內採用相同軌距，在車輛流用上或做為日本國產車輛的市場，頗得其便。

至於兩鐵路之體質，在日本政府財政困難的情況下，興築皆採速成方針，體質皆屬不良，經費過度節省、或言在地剝削，可見一斑。

由韓國京仁鐵路、臺灣縱貫鐵路的比較，可看出以下幾點特質與異同，值得吾人深思。

1.日本帝國主義的亞洲擴張，相較於歐美帝國主義強度更大，是舉國政治、外交、經濟的結構性全面支援。就兩鐵路的案例來看，突顯出日本是在技術、資金皆未充分之時強行對外擴張。鐵路建築技術已成熟，但機關車等硬體設備技術尚屬起步；國家財政及民間企業的資本規模尚未成熟，於大型海外投資仍有障礙，最後必須以官民合力的方式解決，透過企業、銀行協助，或透過公債，才得以與列強競爭。

2.至於殖民地對日本的抵抗，就本地資本／企業的活動觀之，韓國營造業雖處於起步，但以結合官廳的方式企圖維持主體性，甚至也採合作兼對抗的方式，在技術、資金上與日人合作，但競爭意志相當強。然而，失去政權的保護傘之後，很快淪為從屬。臺灣的營造業因政權變動更加弱化，無官廳力量支援抵抗，日資／日企長驅直入。但臺灣淪為殖民地之後的武裝抗日時期，採破壞及不合作手段，使日本營造業者甚至連勞力都必須從日本輸入，呈現出與朝鮮不同方式的抗日。

3.透過了解韓國王室將京仁鐵路利權特許給 Morse 的原因，與京仁鐵道合資會社的協商過程，以及鐵路用地的徵收等過程，可以看到韓國因王室上層腐敗而失去國家權益的面向，此一現象頗類似於清帝國。

4.朝鮮鐵路一貫的明顯特質是做為日本殖民地化朝鮮的工具，京仁鐵路是其第一步，軍事目的、大陸擴張之意義濃厚。臺灣縱貫鐵路的發展則偏向地區鐵路性質，「統治」、「經營」、「開發」為其目的。相較於臺鐵很快脫離軍用色彩，鮮鐵則長期存在此一性質。[115]

5.官僚資本家、政商與官廳的結合，為日本國內發展及對外擴張的主力結構。從京仁鐵路和縱貫鐵路的發展，都可看到盤根錯節的人脈關係／合作團隊／利益集團。但也因參與人員重複性太高，呈現其侷限性。

---

115 1940 年 10 月，日本閣議通過〈日滿支經濟建設要綱〉後，交通建設特別置重於日、滿、支的海陸運輸連絡，臺灣僅是配合性角色。為確立「大東亞共榮圈」，陸續提出「大陸鐵路」、「大東亞鐵路」、「大東亞縱貫鐵路」等構想，不論是經濟上、軍事上，臺鐵於其中的重要性不高，受到的關注也不如鮮鐵。參見蔡龍保，〈戰時體制下臺灣總督府鐵道部運輸政策之研究（1937-1945）〉，《成大歷史學報》（臺南）48（2015 年 6 月），頁 234-235。

引用書目

《鹿島組月報》

《臺灣日日新報》

《公文別録》，檔號：A03023070900。東京：国立公文書館藏。

《外務省記録》，檔號：B04010923000、B04010923100、B04010923200、B07080194000。東京：外務省外交史料館藏。

《臺灣總督府公文類纂》，冊文號：9696-21。南投：國史館臺灣文獻館藏。

이영민（Lee, Young-min）

2005　〈경인선 철도와 인천의 문화지리적 변화〉（京仁鐵路與仁川的地理文化變遷），《인천학연구（仁川學研究）》（仁川）4: 395-417。

임채성（林采成）

2008　〈경인철도의 형성 운영과 그 사회경제적 영향〉（京仁鐵路的形成與運作及其對社會經濟的影響），《仁川文化研究》（仁川）6: 27-39。

土木工業協会、電力建設業協会（編）

1971　《日本土木建設業史》。東京：技報堂。

大淀昇一

1997　《技術官僚政治参画：日本の科学技術行政の幕開き》。東京：中央公論社。

石井常雄

1953　〈「京仁鉄道創設史」に關する一覺書：朝鮮鉄道創始期の一節〉，《明大商学論叢》（東京）37(2): 205-230。

1954　〈「京仁鉄道創設史」に關する一覺書（承前）：朝鮮鉄道創始期の一節〉，《明大商学論叢》（東京）37(4-6): 800-827。

老川慶喜

2013　《井上勝：職掌は唯クロカネの道作に候》。東京：ミネルヴァ書房。

西谷弥兵衛

1956　《鹿島守之助傳》。東京：東洋書館。

吉野作造（主編）

1929　《明治文化全集・第二十二卷：軍事篇》。東京：日本評論社。

金子賢太郎（述）、平塚篤（編）

1939　《伊藤公を語る》。東京：興文社。

金明秀（編）、和田一郎（監修）

1927　《一堂紀事》。京城：一堂紀事出版所。

林亨芬

2014　《從封貢到平行：甲午戰爭前後的中韓關係（1894-1898）》。臺北：致知學術出版社。

林淑華

1999　〈日治前期臺灣縱貫鐵路之研究（1895-1920）〉。臺北：國立臺灣師範大學歷史研究所碩士論文。

東京建設業協会（編）

1953 《建設業の五十年》。東京：槙書店。

高橋泰隆

1995 《日本植民地鉄道史論：台湾、朝鮮、満州、華北、華中鉄道の経営史的研究》。東京：日本経済評論社。

渋沢栄一（述），高橋重治、小貫修一郎（編著）

1927 《青淵回顧録》，上卷。東京：青淵回顧録刊行会。

渋沢青淵記念財団竜門社（編）

1957 《渋沢栄一伝記資料：第十六巻》。東京：渋沢栄一伝記資料刊行会。

1959 《渋沢栄一伝記資料：第二八巻》。東京：渋沢栄一伝記資料刊行会。

1961 《渋沢栄一伝記資料：第三九巻》。東京：渋沢栄一伝記資料刊行会。

鹿島組（編）

1929 《鹿島組五十年小史》。東京：栗原文秀堂。

鹿島精一追懷錄編纂委員會（編）

1950 《鹿島精一追懷錄》。東京：三秀舍。

鹿島精一、宮長平作、島田藤

1942 《日本の土木建築を語る》。東京：山水社。

鹿島建設社史編纂委員会（編）

1971 《鹿島建設百三十年史》。東京：鹿島研究所出版会。

鹿島建設創立七十年記念行事委員会（編）

1950 《鹿島建設七十年小史：1880-1950》。東京：鹿島建設株式会社。

鹿島建設株式会社総務部本社資料センター

2011 《鹿島岩藏小傳》。東京：鹿島建設株式会社総務部本社資料センター。

菅野忠五郎（編）

1963 《鹿島組史料》。東京：鹿島建設株式会社。

朝鮮總督府鐵道局（編）

1915 《朝鮮鐵道史（全）》。京城：朝鮮總督府鐵道局。

1929 《朝鮮鐵道史：第一卷》。京城：朝鮮總督府鐵道局。

1940 《朝鮮鐵道四十年略史》。京城：朝鮮總督府鐵道局。

朝鮮鐵道史編纂委員會（編）

1937 《朝鮮鐵道史·第一卷：創始時代》。京城：朝鮮總督府鐵道局。

鉄道建設業協会

1967 《日本鉄道請負業史：明治篇》。東京：三秀舍。

臺灣總督府鐵道部（編）

1910 《臺灣鐵道史》，上、中卷。臺北：近藤商店活版部。

1911 《臺灣鐵道史》，下卷。臺北：近藤商店活版部。

裵基完

1969 〈韓國에 있어서의 鐵道設置過程：鐵道創設期 中心으로〉，《商學論叢》（龍山）8: 129-150。

鄭在貞

2001 〈日本의 對韓 侵略政策과 京仁鐵道 敷設權의獲得〉,《歷史教育》（首爾）77: 99-130。

鄭在貞（著）、三橋広夫（譯）

2008 《帝国日本の植民地支配と韓国鉄道：1892-1945》。東京：明石書店。

蔡龍保

2004 《推動時代的巨輪：日治中期的臺灣國有鐵路（1910-1936）》。臺北：臺灣古籍出版有限公司。

2005 〈長谷川謹介與日治時期臺灣鐵路的發展〉,《國史館學術集刊》（臺北）6: 61-108。

2008 《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》。臺北：國立臺灣師範大學歷史學系。

2008 〈日治時期臺灣道路事業的推進：民力之徵用與臺灣人之拒適〉,《國史館學術集刊》（臺北）15: 1-34。

2012 〈日治時期臺灣總督府鐵道部的南進支援：以潮汕鐵路的興築為例〉,《輔仁歷史學報》（新北）28: 233-270。

2013 〈產、官合作下的殖民地經營：以日治前期鹿島組的在臺活動為例（1899-1926）〉,《中央研究院近代史研究所集刊》（臺北）80: 77-120。

2015 〈戰時體制下臺灣總督府鐵道部運輸政策之研究（1937-1945）〉,《成大歷史學報》（臺南）48: 197-242。

2015 〈在臺日本人的土建會社經營之研究：以太田組為例（1896-1945）〉，發表於中央研究院近代史研究所主辦,「近代中日關係的多重面向（1850-1949）」國際學術研討會,8 月 19-21 日，頁 1-44。臺北：中央研究院近代史研究所檔案館中型會議室。

Taiwan Historical Research
Vol. 24, No. 1, pp. 37-76, March 2017
Institute of Taiwan History
Academia Sinica

Early Overseas Expansion of Japan's Civil Engineering and Construction Industry: A Case Study of Korea's Gyeongin Railway and Its Comparison with Taiwan's North-south Railway

Lung-pao Tsai

ABSTRACT

Development of the Gyeongin railway has important implications in modern history not only of Korea but also of Japan. It marks the first overseas expansion of Japan's civil engineering industry and is also the first wide-track railway ever constructed by the Japanese. Built almost at the same time, the Gyeongin Railway and the north-south railway of Taiwan revealed varied paths of Japanese overseas expansion under different local conditions in the two countries.

This research is a comparative study of the economic history between Korea and Taiwan under Japanese colonial rule. Comparison between the Gyeongin railway and the north-south railway of Taiwan would reveal not only their similarities and contrasts but also their relationship. Such analysis in the context of colonial history serves to clarify the background behind the coexisting sameness and difference, examine the fight between United States and Japan over the rightful ownership of the Gyeongin railway, and trace how Kajima Corporation carried out the construction in Korea. Finally, detailed exploration of the two railways sheds light on also the contrasts and characteristics of development between Korea and Taiwan.

Keywords: Korea Gyeongin Railway, Taiwan North-south Railway, Shibusawa Eiichi, Civil Engineering and Construction Industry, Kajima Corporation, Colony

《臺灣史研究》
第 24 卷第 1 期，頁 77-124
民國 106 年 3 月
中央研究院臺灣史研究所

從產業合理化與交通統制看臺人資本存續：以汽車運輸業為中心（1929-1945）*

陳家豪**

摘　要

在臺灣經濟史領域，1937 年以前的產業合理化與戰時經濟統制長期以來被視為臺人資本最受日本殖民者打擊的階段。爾後，山田敦、堀内義隆、高淑媛等新一代日、臺經濟史研究者以諸多實證案例對此一論述提出反省與挑戰。臺灣總督府從產業合理化到戰時經濟統制為止的各項經濟措施是否全然以打壓臺人資本為目的呢？至二次大戰結束為止，臺人資本如能在若干產業獲得生存空間，是否全然以零細經營型態柔軟對應各項統制政策呢？為了重新檢討此一課題，本文擬以汽車運輸業為例，企圖提出一有別於中小民營工廠的歷史面貌。

透過本文討論可知，臺灣總督府在 1930 年代的汽車運輸業產業合理化，乃以解決眾多零細資本的過度競爭、進而提高汽車運輸業的營業效率為關鍵，至於是否協助日人資本取代臺人資本，並非政策考量重點。此一想法在中日戰爭爆發後似乎沒有太大改變，只是臺灣總督府關心的重點逐漸轉為資源如何被有效地整合與運用。戰後臺灣地方汽車客、貨運業的基盤實形構於戰時交通統制，且由原臺人人力輕便鐵道資本與臺人新興交通資本所構成。

如果說，臺人資本在中小民營工廠領域乃須「以各種手段、特別是零細規模經營『躲過』經濟統制風潮」，臺人資本在汽車運輸業顯然經歷了與中小民營工廠相異的過程。

關鍵詞：產業合理化、經濟統制、戰時體制、臺人資本、汽車運輸業

* 本文初稿曾以〈昭和經濟統制、公路運輸業與臺人資本：兼論跟朝鮮的比較 1928-1945〉為題，發表於 2015 年 9 月 11 日韓國高麗大學民族文化學院主辦、韓國國民大學韓國學研究所與中央研究院臺灣史研究所協辦之「韓國與臺灣植民地經濟史比較研究國際學術研討會」，獲得臺、韓雙方與會學者各項寶貴意見。另，本文修改期間承蒙薛化元和李為楨兩位指導教授悉心指導，又蒙本刊三位匿名審查人與編輯委員惠賜諸多寶貴意見，得以改正誤繆之處，特此誌謝。

** 國立政治大學臺灣史研究所博士後研究、國立交通大學通識教育中心兼任助理教授

來稿日期：2015 年 12 月 2 日；通過刊登：2017 年 2 月 17 日。

一、前言
二、1920 年代汽車運輸業興起與鐵道交通的衝擊
三、1930 年代臺灣地方交通業的產業合理化
四、臺灣汽車運輸業的資本構成
五、戰時交通統制與臺人資本整合
六、結論

一、前言

1929 年世界經濟不景氣爆發，日本帝國勢力範圍內進入所謂「昭和恐慌」。[1] 面對昭和恐慌，日本政府以德國所展開的「產業合理化」為模範，全面性推動企業合併與卡特爾組織（Cartel）、減少「無謂」競爭，具體手段為 1930 年 3 月召開臨時產業審議會，同年 6 月在商工省內部設置臨時產業合理局，並於隔年 4 月制定重要產業統制法。[2] 1938 年 4 月，日本政府基於中日戰爭公布「國家總動員法」，並在該法的基礎之下發布各項統制法令。[3]

在臺灣經濟史領域，1937 年前的產業合理化與戰時經濟統制長期以來被視為臺人資本最受日本殖民者打擊的階段。涂照彥在《日本帝國主義下的臺灣》指出：「1930 年代初期的世界性不景氣帶來的影響，使農產品特別是米及甘蔗的價格暴跌，給本地地主階級帶來不小的打擊。加之，1930 年代後半期，以軍需工業為中心的日本新興財閥資本的擴張及統制經濟的強化等，使本地資本勢力大受壓迫，

1 「昭和恐慌」為日本經濟史學界普遍性用語，泛指 1929 年 10 月美國股價暴跌所引起的經濟不景氣。參見中村隆英、尾高煌之助，〈概說：1914-1937 年〉，收於中村隆英、尾高煌之助編，《日本経済史 6：二重構造》（東京：岩波書店，1989），頁 50-51。

2 安藤良雄，〈序章：両大戦間の日本資本主義〉，收於安藤良雄編，《両大戦間の日本資本主義》（東京：東京大学出版会，1979），頁 31。

3 原朗，〈戰時統制〉，收於中村隆英編，《日本経済史 7：「計画化」と「民主化」》（東京：岩波書店，1989），頁 76。

經濟活動的餘地也大被縮小」。[4]

此一論述爾後受到山田敦、堀内義隆、高淑媛等新一代日、臺經濟史研究者的反省與挑戰，他們不同於凃照彥以五大家族為分析對象，改以中小民營工廠為關注焦點。

山田敦首先從 1930 年代臺、日資在株式會社的比例，說明臺人資本在農業、商業與交通業等其實還比較強勢，再透過《工場名簿》指出工業領域是臺、日資互有所長。值得注意的是，他還以所謂「S 家」（應指臺南辛家）為例強調：表面上臺人資本因汽車運輸統制從汽車貨運業撤退，但其實轉進汽車修理廠與整個機械工業。[5] 堀内義隆則就碾米業事例挑戰凃照彥的看法，他發現臺人資本在該業並未隨 1939 年「臺灣米穀移出管理令」的實施而受到打擊。[6]

高淑媛提出了更為具體的圖像。她先以 1930 年代鳳梨罐頭業為例，說明臺人資本的確基於經濟統制被迫撤出原本所投資的產業，但她發現臺人資本乃另尋「出口」，包括到臺灣以外的地區投資鳳梨業或經營鳳梨為原料之外的罐頭業（如芒果、番茄等）。其次，她發現「生產力擴充主要依存日本資金；臺灣人資金則被迫限於小規模企業，且這種傾向年年增強。」至於臺人資本被排除在生產力擴充政策之外，還因「日本戰爭的對手國中國是臺灣人的原鄉」。但她強調零細規模經營使臺人資本擺脫統制法令的束縛，所以「這些小規模經營者反而可能是統制經濟下的受益者，尤其是物價統制政策對中小業者特別有利」。尤有甚者，她指出臺人資本在 1941 年即銳減，並在 1942-1945 年間「臺灣人投資工業呈現停滯現象」，同時產生此一停滯現象的主因則是企業統制政策實施與臺人無法如日人資本一樣取得從日本運來的舊設備。她卻又提到：「反而是戰時經濟日本輕工業減產……給予臺灣輕工業一定之發展空間」，「但是臺灣人仍在輕工業、小工場

---

4 凃照彥著、李明峻譯，《日本帝國主義下的臺灣》（臺北：人間出版社，1991），頁 368。

5 やまだあつし（山田敦），〈1930 年代台湾の台湾人企業家・試論〉，《人文学報》（京都）74（1994 年 3 月），頁 67-94。

6 不過，這樣的見解隨即受到高淑媛的批判。高氏指出：堀內氏所用統計資料只到 1940 年，但臺灣米穀移出管理令的效果在此之後才顯現；亦即，到了 1941 年臺人經營的碾米廠大幅減少三分之一，日人經營者則增加 290 家以上，並有 35 家合作社出現。參見堀内義隆，〈日本植民地期台湾の米穀産業と工業化：籾摺・精米業の発展を中心に〉，《社會經濟史學》（東京）67: 1（2001 年 5 月），頁 23-46；高淑媛，〈臺灣近代產業的建立：日治時期臺灣工業與政策分析〉（臺南：國立成功大學歷史學系博士論文，2003），頁 222-223。

經營裡保持一定的勢力……」。[7]

質言之，新一代日、臺經濟史研究者的確透過諸多實證案例，讓我們看到至二次大戰結束為止，臺人資本始終居於中小民營工廠主體之事實。不過，他們與涂照彥一樣，都是假設從產業合理化到戰時經濟統制為主的各項經濟措施，均以打壓臺人資本為目的，所以將「臺人資本始終在中小民營工廠居於主體」此一現象解釋為「躲過」經濟統制風潮的結果。高淑媛便總結性指出：「這是（指零細規模、採用近代企業制度與動力化比例低）臺灣人中小工場之所以躲過戰時統制風潮的關鍵因素，而這種自主式學習、經營組織、技術、觀念等共同構成日治時期的遺產，成為戰後臺灣中小企業以歷史為主軸的淵源」。[8]

臺灣總督府從產業合理化到戰時經濟統制為止的各項經濟措施是否全然以打壓臺人資本為目的呢？至二次大戰結束為止，臺人資本如能在若干產業獲得生存空間，是否全然以零細經營型態柔軟對應各項統制政策呢？為了重新檢討此一課題，本文擬以汽車運輸業為例，企圖提出一有別於中小民營工廠的歷史面貌。進而言之，百年來臺人資本存續乃重要的歷史命題，跨區域、跨時代與跨產業皆有可加以剖析之處。[9] 因此，前述山田敦、堀内義隆、高淑媛等人的研究成果誠然呈現出重要歷史面向，本文則以他們的研究成果作為思考起點與論述基礎，盼能繼續深化此一重要的歷史命題。

若稍查戰後臺灣地方汽車客貨運業的歷史，很快可以得到一個印象：大多在戰前就成立，若干原本經營人力輕便鐵道業後而跨足汽車運輸業，若干則是1937年中日戰爭爆發後企業合併的產物。[10] 換句話說，跨政權臺人資本在汽車運輸業（或廣義言地方交通業）的連續性已隱約可見，前述山田敦有關「S家」的觀察不盡然符合實情。[11]

臺灣總督府從產業合理化到戰時經濟統制為止的各項經濟措施是否涵蓋汽

7 高淑媛，〈臺灣近代產業的建立：日治時期臺灣工業與政策分析〉，頁142-143、212-214、253。

8 高淑媛，〈臺灣近代產業的建立：日治時期臺灣工業與政策分析〉，頁4。

9 此一學術見解由審查人所提供，特此致謝。

10 目前尚在營業者如桃園汽車客運股份有限公司、苗栗汽車客運股份有限公司、彰化汽車客運股份有限公司、員林汽車客運股份有限公司、臺西汽車客運股份有限公司、興南汽車客運股份有限公司、高雄汽車客運股份有限公司等皆可作為案例。

11 筆者在正文適當處會就這點與やまだあつし的研究成果對話。

車運輸業（或廣義言地方交通業），答案是肯定的。蔡龍保已提供了鳥瞰式圖像，筆者將在正文適當處援引其論著。[12] 為何臺人資本並未因產業合理化與戰時經濟統制被迫大舉撤出汽車運輸業，並得以順利跟戰後地方汽車客貨運銜接？此乃本文論述焦點。同時，筆者擬稍微跳脫所謂「殖民者／被殖民者・日資／臺資」二元對立框架，嘗試挖掘 1930 年代以降臺人資本內部基於企業合併所存在自我對抗、彼此勢力消長的現象。

有關戰前臺灣地方交通業的研究成果、特別是該業與臺人資本的密切關係。謝國興或許是最早賦予關注的研究者。他在〈日治時期臺灣的陸上交通運輸業〉一文介紹戰前民營蒸氣鐵道業、人力輕便鐵道業、汽車運輸業發展概況時，便點出了許多地方交通企業存在由臺人資本經營的現象。[13] 謝氏後又發表另一文，除了再次說明臺灣地方交通業的發展情況外，另加入與朝鮮的比較。雖說僅單純比較營業里程、客貨運量等統計數字上所呈現的差異，對本文而言仍具參考價值。[14] 謝氏且在 2012 年再度完成以興南客運為個案的論著，該文充分運用企業內部典藏的營業檔案，分析臺人企業如何渡過政權轉換階段，這篇論文對筆者而言同樣具有參考價值。[15]

前述蔡龍保則是另一位臺灣交通史的重要學者，他除了從戰前臺灣道路交通發展反思殖民統治過程「殖民性」與 「後進性」的辯證性關係，還相當程度地釐清了戰前臺灣汽車運輸政策的發展歷程，筆者在構思本文時受到很多啟發。

筆者於 2015 年已考察日本殖民政府領有臺灣之後在地方交通業對臺人資本的依賴，這裡的地方交通業指 1920 年代以前的人力輕便鐵道。[16] 因此，本文擬延續對臺灣地方交通業的考察，並將焦點轉移到汽車運輸業。

---

12 蔡龍保，《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》（臺北：國立臺灣師範大學歷史學系，2008）。

13 謝國興，〈日治時期臺灣的陸上交通運輸業〉，收於洪宜勇主編，《臺灣殖民地史學術研討會論文集》（臺北：海峽學術出版社，2004），頁 14-47。

14 謝國興，〈日治時期臺灣的鐵公路交通運輸業：兼及與朝鮮的初步比較〉，收於堀和生、中村哲編著，《日本資本主義與臺灣・朝鮮：帝國主義下的經濟變動》（臺北：博揚文化事業有限公司，2010），頁 258-323。

15 謝國興，〈1940 年代的興南客運：日治後期到戰後初期的轉折〉，《臺南文獻》（臺南）1（2012 年 7 月），頁 63。

16 陳家豪，〈殖民政府、地方開發與臺人資本：以人力輕便鐵道業為分析對象（1903-1928）〉，《臺灣史研究》（臺北）22: 3（2015 年 9 月），頁 97-138。

本文以 1929 年為起點係因該年昭和恐慌爆發，1945 年為終點則是二次大戰結束；其中，針對起點，儘管日本本土或臺灣地方交通業的產業合理化出現似乎都略早於 1929 年，但此一產業合理化在那一年正式展開則不易確定，若以本文將提及之「自動車交通事業法」這最重要的法源基礎來看，日本本土於 1931 年頒布、臺灣更遲至 1937 年。既然如此，故而有如上決定、並視寫作需要往前追溯。

本文的史料來源包括各種公私文書，並以作為企業史研究核心資料之企業登記資料與營業報告書為主。

所謂企業登記資料，主要指各民營汽車客貨運企業基於「臺灣省汽車運輸業管理規則」向臺灣省行政長官公署繳交之企業重登記資料，包括組織章程、股東名簿及所認股額、營業路線或區域圖說、車輛清單、營業計劃書、營業概算表等書類。各民營汽車客貨運企業藉此取得營業許可，並向該署財政廳辦理「公司登記」。此一企業重登記始於 1947 年，一直進行到 1949 年。筆者擬透過上述企業登記資料建構日治末期各民營汽車客貨運企業的經營實態。

所謂營業報告書，主要指日本東京大學經濟學部圖書館典藏的「營業報告書集成」。戰前臺灣若為「商法」上登記之「株式會社」便有公開其營業報告書的責任。這批營業報告書在 1960 年代經由日本官民學界努力挖掘，已可看到大部分，即是所謂「營業報告書集成」，大為增加了戰前臺灣企業史研究的可能性。[17]

二、1920 年代汽車運輸業興起與鐵道交通的衝擊

日本汽車運輸業約莫出現於 1900 年代初期，亦即其領有殖民地臺灣之後。[18] 爾後，日本汽車運輸業以關東大地震為契機而勃興。[19]

---

17 由井常彥編集、解題，《営業報告書集成解説 · 收録総目録》（東京：雄松堂，1966），第一集，頁 1-3。

18 日本何時才出現第一家汽車運輸企業呢？筆者在戰前日本官方出版品至少查到兩種說法，第一種是 1905 年有馬自動車株式會社在兵庫縣的三田與有馬間運轉第一條路線；又一說為 1912 年佐佐木文在岐阜高山間所開設的路線。參見鐵道省監理局自動車第二課編，《自動車運輸：鐵道省教授要目準據》（東京：株式會社交友社，1943），頁 1；鐵道省運輸局編，《自動車に関する調查報告（第 2 輯）》（東京：該局，1928），頁 17。

19 1925 年，日本本土已有汽車運輸業者 2,266 家，營業里程 21,806.46 公里，資本額 30,115,333 圓。參見鐵道省監理局自動車第二課編，《自動車運輸：鐵道省教授要目準據》，頁 1；岡村松郎，《日本自動車交通事業史》（東京：全國乘合自動車協會，1954），上卷，頁 224。

臺灣營業用汽車客運與租用汽車出現在 1912 年 9 月 18 日，由當時臺北市撫臺街（即 1920 年市街改正後的大和町，今延平南路一帶）高松豐次郎所申請。他於隔年 1 月在臺北市內與近郊展開營業。[20] 到了一次大戰結束，先後有兩家具規模的專營企業出現，即臺灣自動車株式會社與蓬萊自動車株式會社。[21]

基本上，臺灣汽車運輸業的發展可以 1919 年由臺北廳所發布的「自動車取締規則」分為兩個階段，前一階段屬於「渾沌時期」、發展頗為緩慢，後一階段屬於「快速發展期」。[22] 根據統計，臺灣在 1931 年時有汽車運輸業者 162 家、營業里程 4,294.4 公里。[23] 至於「自動車取締規則」乃是臺灣第一份地方性汽車運輸管理規則，從此以後各地方官廳以此為基礎陸續訂定各自的管理規則。[24]

隨著 1910 年代汽車運輸業興起，世界各主要先進國家的鐵道交通都受到此一新興交通工具的衝擊，包括 1927 年美國客貨運量減少 24%， 1928 年德國客運減少 10%、貨運減少 4%、小件行李減少 39%。[25] 至於日本本土，以 1931 年而言，國有鐵道的客運減收 4%、延人公里減少 9%。[26]

1920 年代以前，臺灣鐵道交通主要由四種系統所構成：

1.臺灣總督府鐵道部經營的縱貫鐵道及其支線，即所謂「國有鐵道」、軌距以 3 呎 6 吋為主。

2.以日資製糖企業為主體所經營的兼營蒸氣鐵道，即所謂「私設鐵道」、軌距以 2 呎 6 吋為主。

3.臺中輕鐵株式會社（以下簡稱臺中輕鐵）與臺北鐵道株式會社等兩家專營蒸氣鐵道企業。前者成立於 1918 年，以臺人資本為主體，採用軌距為 2 呎 6 吋；後者成立於 1919 年，以日人資本為主體，採用軌距為 3 呎 6 吋。

4.臺人資本與日人資本經營的人力輕便鐵道（未使用機械動力），軌距以 1

---

20 臺灣總督府交通局總務課編，《自動車に關する調查》（臺北：該課，1932），頁 14-16。

21 蔡龍保，《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》，頁 261-262。

22 此一分期乃是援引蔡龍保的研究成果，參見蔡龍保，《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》，頁 404-407。

23 此一統計數字係根據表六的資料來源計算所得。

24 蔡龍保，《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》，頁 408-409。

25 加賀山生光，〈鐵道の自動車對策〉，《臺灣鐵道》276（1935 年 6 月），頁 13-14。

26 延人公里：旅客所運送的距離，公式為「旅客量 x 運送距離」，例如某 1 位旅客搭乘 2 公里，即 2 延人公里。參見加賀山生光，〈鐵道の自動車對策〉，頁 14。

呎 7 吋半為主。[27]

當臺灣汽車運輸業興起後，對上述鐵道交通工具同樣造成衝擊，特別是私設鐵道業與人力輕便鐵道業屬於地方交通工具，所受汽車運輸業衝擊相當直接；有關這點，蔡龍保的研究成果已有頗為完整的分析。[28]

戰前臺灣汽車運輸業、人力輕便鐵道業與私設鐵道業等三者間運輸量的消長，尚可窺見於以片段統計資料繪製之圖一。[29] 亦即，1938 年後，臺灣汽車運輸業的客運量已遠超過其他兩者；其中，汽車運輸業相較於私設鐵道業的倍數平均約為 10 倍，相較於人力輕便鐵道業的倍數甚至從 1938 年約 27 倍快速擴大至 1942 年約 42 倍。或許，透過圖一所呈現 1938-1942 年的趨勢，我們可以想見臺灣汽車運輸業於 1920 年代後半期進入蓬勃發展階段以來，其運輸量已迅速成長、且很快超越人力輕便鐵道業與私設鐵道業，特別與前者的差距最為巨大。

在上述脈絡之下，筆者想進一步檢討臺灣人力輕便鐵道業所受之衝擊何以又比私設鐵道業深刻，這跟後文所述地方交通業臺人資本的自我對抗密切相關。如圖二所示，臺灣人力輕便鐵道業與私設鐵道業營收雖在 1920 年代末期同時下滑，但後者自 1930 年代中期回升，反觀人力輕便鐵道業則一瀉千里。表一進一步顯示，臺灣人力輕便鐵道業客運量的最高峰為 1928 年、貨運量的最高峰為 1927 年，但至 1940 年客運量僅占最高峰的 37%、貨運量僅占最高峰的 11%。

表一　1929年與1940年臺灣人力輕便鐵道客貨運量的比較

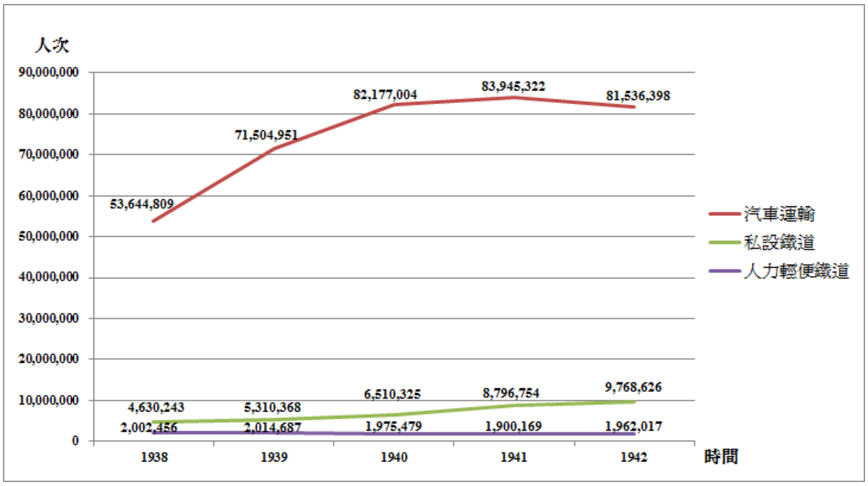
客貨運量	人次	公斤
最高峰期（A）	5,306,367（1928年）	840,687,021（1927年）
1940年（B）	1,975,479	94,583,789
比重（B／A）	37%	11%

資料來源：根據謝國興，〈日治時期臺灣的鐵公路交通運輸業：兼及與朝鮮的初步比較〉，頁 304 製作。

27　戰前臺灣鐵道交通系統頗為複雜，此段文字係根據筆者既有研究成果整理而得。參見陳家豪，〈日治時期在臺日資與民營鐵道業之改革〉，《臺灣學研究》（新北）16（2013 年 12 月），頁 105、119-137。

28　蔡龍保，《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》，頁 472-481。

29　臺灣汽車運輸業雖出現於 1910 年代，但臺灣總督府針對此一交通工具各項營運數字的統計卻是片段、不完整的，本文所引用、1932 年出版的《自動車に關する調查》為最早一份資料。該書僅可見經營者數、路線數、車輛數、營業里程、營業收支等項目，沒有客貨運量。臺灣總督府鐵道部所出版的各年度年報遲至 1938 年才開始登載各項資訊，且包括了客運量，但仍未見貨運量。該部的各項資訊後來被收入《臺灣省五十一年來統計提要》，即圖一引用之資料。還需指出的是，各民營汽車客貨運企業的營業報告書亦缺乏對客貨運量的統計。



圖一　1938-1942 年臺灣汽車運輸、私設鐵道與人力輕便鐵道的客運量

資料來源：根據臺灣省行政長官公署統計室編，《臺灣省五十一年來統計提要》（臺北：該室，1946），頁 1173-1180、1190 的統計資料所繪製。

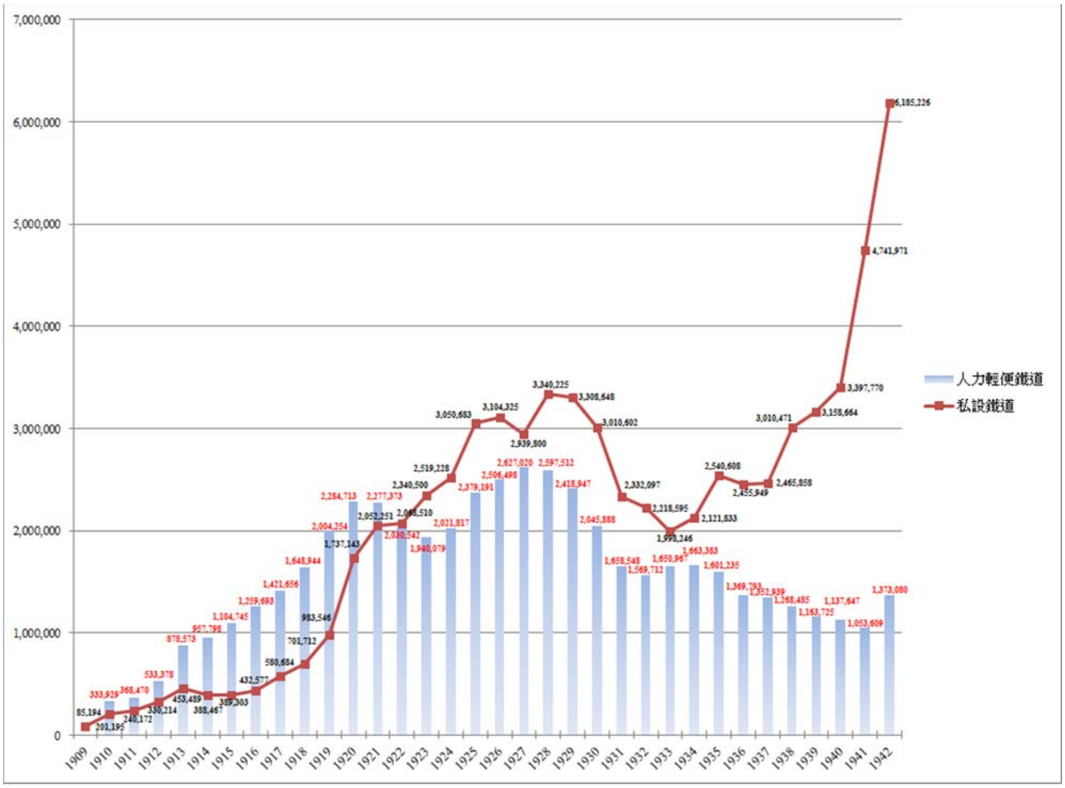
筆者認為以上現象乃因人力輕便鐵道業尚未進入機械動力階段，根本無法與汽車運輸業競爭。表二顯示，臺灣私設鐵道業和人力輕便鐵道業的平均營業里程，皆短於汽車運輸業。汽車運輸業的平均運行速度與私設鐵道業差距不大，卻優於人力輕便鐵道業甚多。相較於私設鐵道業在運載能力優於汽車運輸業頗多，人力輕便鐵道業則與汽車運輸業有段不小差距。

表二　臺灣人力輕便鐵道、私設鐵道與汽車運輸的運輸能力比較

交通工具	平均營業里程	平均時速	運載能力	
			客運	貨運
汽車運輸	50 公里	30-40 公里	14.0 人	1.5 公噸
私設鐵道	24 公里	20-30 公里	112.8 人	42.3 公噸
人力輕便鐵道	短於 24 公里	10-16 公里	4.0 人	0.3 公噸

說明：筆者暫時找不到戰前臺灣私設鐵道列車運轉速度的明確統計，但 1909 年公布的「臺灣私設鐵道列車運轉規程」規定：列車運轉最高時速不得超過 12 英哩（約 19.2 公里）。1931 年，臺灣總督府鐵道部提高私設鐵道的列車運轉速限，其中急行列車可到 18 英哩（約 28.8 公里）。由此可推斷，戰前臺灣私設鐵道列車時速約在 20-30 公里之間。

資料來源：加賀山生光，〈鐵道の自動車對策〉，頁 13；臺灣總督府鐵道部編，《臺灣私設鐵道竝軌道關係法規類纂》（臺北：該部，1919），頁 44；鬼丸尚文，〈臺灣私設鐵道規則實行細則中一部改正に就て〉，《臺灣鐵道》226（1931 年 4 月），頁 7-8；臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第十三年報（明治四十四年度）》（臺北：該部，1912），頁 130、132；陳家豪，〈殖民政府、地方開發與臺人資本：以人力輕便鐵道業為分析對象（1903-1928）〉，頁 122-129。



圖二　1909-1942 年臺灣私設鐵道與人力輕便鐵道營收

資料來源：根據臺灣總督府交通局鐵道部編，《臺灣總督府交通局鐵道部：昭和十七年度年報》（臺北：該部，1942），頁 543-545 的統計資料所繪製。

三、1930 年代臺灣地方交通業的產業合理化

日本交通史學者中西健一指出：1920 年代前後，各主要先進國家處理鐵道業與汽車運輸業的競爭時，大致可分成三種方式：第一、英美型：採行自由放任主義，國家權力不介入而讓二者公平競爭，並期待市場會自行重新調整出新的運作秩序。第二、德國型：從一開始就由國家權力保障鐵道業免受汽車運輸業過度打擊，且讓後者從屬前者。第三，法國型：從原先採取英美自由放任方針到國家權力出面干預而帶有若干德國型色彩。[30]

---

[30] 中西健一，《日本私有鉄道史研究：都市交通の発展とその構造（增補版）》（京都：ミネルヴァ書房，1979），頁 373。

日本自明治維新以來交通政策即以德國為師，以維持鐵道獨占陸運市場作為目標，理所當然的採行第二種方式。[31] 同時，基於以下兩點使日本政府更會站在鐵道業者立場打擊汽車運輸業：第一，不論日本本土鐵道省、臺灣總督府鐵道部與朝鮮總督府鐵道局，都是區域內最大的鐵道業者，本來就會對汽車運輸業懷有敵意。[32] 第二，日本本土本來應與民營鐵道業者處於對立關係的鐵道官僚，卻因其退職後多進入這些企業任職，成為他們的「庇護者」。[33]

日本政府所給予鐵道業者的強大保護，亦可見於殖民地臺灣，筆者在既有研究已對此有所論述。其中，作為兼營私設鐵道之製糖企業資本主體的政商財閥所存在與官方的特殊關係自不待言，作為臺灣人力輕便鐵道經營主體的在臺日資與臺人地主資產階層，亦普遍與日本殖民當局關係良好。另外，臺灣亦可見州廳長、警察與交通行政官僚於退職後進入民營鐵道企業（包括人力輕便鐵道業）任職之情形。基於上述，日本殖民當局對私設鐵道和人力輕便鐵道的監督與管理，長期以來也就頗為放任。[34]

以協助鐵道業者兼併汽車運輸業者為前提，日本政府在帝國勢力範圍內的交通業展開產業合理化運動。首先，日本汽車運輸業的「監督權」原本屬於遞信省，1927 年 8 月，遞信省便要求各地方府縣，針對擁有相當路線之汽車運輸業者的許可，需先向其請示。爾後，日本政府在 1929 年 4 月 1 日將汽車運輸業的監督權移轉到鐵道省，並在其下新設陸運課；還在 1931 年 4 月 1 日公布「自動車交通事業法」。[35]

---

31 近代日本對鐵道的重視乃至所持有的特殊情感，已有非常多文獻展開探討。諸如高成鳳指出：代表近代文明的鐵道對日本而言有特別的存在感，直到第二次大戰結束以前，鐵道在日本的陸上運輸中壓倒性地獲得重視，「鐵道萬能」意識高漲。參見高成鳳，《植民地鉄道と民衆生活：朝鮮、台湾、中国東北》（東京：法政大学出版局，1999），頁 187。

32 有關日本本土鐵道省、臺灣總督府鐵道部與朝鮮總督府鐵道局都是區域內最大的鐵道業者一點，除了中西健一有所論述之外，高橋泰隆也根據「殖民地鐵道論」提出精闢見解。他認為，從美國的情況來看，鐵道是最早發展出大規模組織管理的企業，也是最早形構出寡占體制與近代金融機關最初提供資金的產業。鐵道自身不僅是近代產業革命的產物，也是近代社會的基礎，應該將鐵道企業視為殖民地支配與開發的基礎條件來加以分析。同時，殖民地鐵道也是殖民地與占領地最大的事業組織（Business Organization）。參見高橋泰隆，《日本植民地鉄道史論：台湾、朝鮮、満州、華北、華中鉄道の経営史の研究》（東京：日本経済評論社，1995），頁 2-3。

33 中西健一，《日本私有鉄道史研究：都市交通の発展とその構造（增補版）》，頁 374-375。

34 相關討論參見陳家豪，〈日治時期在臺日資與民營鐵道業之改革〉，頁 110-112、119-120、128-129；陳家豪，〈殖民政府、地方開發與臺人資本：以人力輕便鐵道業為分析對象（1903-1928）〉，頁 114-115、122-129。

35 羽生國彥，《臺灣の交通を語る》（臺北：臺灣交通問題調查研究會，1937），頁 393-394；加賀山生光，〈鐵道の自動車對策〉，頁 21。

本來，基於公共性特徵，國家權力理應給予交通業相對程度的監督與管制，鐵道交通便是代表。[36] 不過，世界各國汽車運輸業興起之初只被視為一般性產業，業者得以購買幾部車輛就介入地方交通市場，因此都帶有零細規模經營特徵；[37] 1925 年，日本本土汽車運輸業者，平均每家營業里程約 10 公里、資本額為 13,290.09 圓。[38] 可以說，這種零細規模經營固然降低了業者經營門檻，讓汽車運輸業得以快速蓬勃發展，並對鐵道交通帶來上述之衝擊，這也使得汽車運輸業很快地陷入過度競爭的現象。所以，約莫在 1920 年代後半葉，日本本土產官學界要求國家權力「重視汽車運輸業之公共性特徵，從而給予如同鐵道交通之監督」的呼籲日益高漲，上述日本政府的諸多措施若干程度即是針對此一呼籲的回應；惟，汽車運輸業監督權被置於鐵道部門之下，前者從屬後者的地位亦被確定。[39]

值得注意的是，當時的官方文書、報章雜誌乃至各類出版品，習於將上述國家權力介入交通部門運作一事稱之為「交通統制」。不過，誠如前引中西健一指出：中日戰爭以前，日本的「交通統制」乃是以去除過度競爭、救濟個別交通資本為本質，雖然國家權力在背後進行行政指導，還是讓個別交通資本自主合併。當 1938 年 8 月「陸上交通事業調整法」發布之後，公共性才提升到最高位階，這時國家權力便無視個別交通資本的立場與利害關係、強行進行統制。[40] 易言之，我們應以前文提及之「產業合理化」來理解日本在 1937 年前所實施的「交通統制」，較為貼近實情。

1930 年代，日本政府在交通部門的產業合理化以上述「自動車交通事業法」最為關鍵，該法明定汽車運輸為特許行業，非經官方許可不得隨意設立、設立後須接受官方的嚴格監督，且同一路線不能同時存在兩家汽車運輸企業，亦即所謂「一路線一營業主義」。[41]

臺灣方面情況又如何呢？若以筆者掌握的資料來看，臺灣鐵道業者（包括人

---

[36] 前引中西健一的研究成果全面性論述了日本鐵道業的設立、路線鋪設、工程、經營、票價、時刻表乃至人事任用，如何長期受到官方的約束與介入。參見中西健一，《日本私有鉄道史研究：都市交通の発展とその構造（増補版）》，頁 13-14、17、64。

[37] 加賀山生光，〈鐵道の自動車對策〉，頁 8-24。

[38] 岡村松郎，《日本自動車交通事業史》，上卷，頁 224。

[39] 尾崎正久，《自動車日本史》（東京：自研社，1955），下卷，頁 330、356、643。

[40] 中西健一，《日本私有鉄道史研究：都市交通の発展とその構造（増補版）》，頁 466。

[41] 尾崎正久，《自動車日本史》，下卷，頁 330、356、643。

力輕便鐵道業者）兼營汽車運輸早在 1923 年就展開，同時還是一家臺人企業、即桃園軌道株式會社（以下簡稱桃園輕鐵），時任社長簡朗山如此回憶：

> 然至大正十二年，以角板山各冠蓋來往，及自動車熱潮，次擡頭時代，即由監督官廳，極力勸誘，勗以宜改運乘自動車（即中文之汽車，以下同）。當時諸人株主中，殆全部遭際好景氣反動之悲慘，負債累累，銀行之金利又貴，皆年一成以上。得一成之配當金僅獲苟延殘喘，若改運自動車，則配利必減，配利減各大株主，勢不能堪。又當銀行緊縮，金融窘迫之際，亦無處可以融通新事業費。是故拂入不可能，減配不可，融通又復不得。然而會社諸幹部，為奉體官廳旨趣，終不惜犧牲自己，斷行革新。爾來果爾由一成之配利，減配而為五分。[42]（底線為筆者所加，以下同。）

桃園輕鐵成立於 1903 年，原本是一家人力輕便鐵道企業，後幾經更名、擴張經營規模，1920 年時法定資本額 150 萬圓，臺人資本超過 9 成。[43] 礙於篇幅關係，筆者不打算對該企業兼營汽車運輸前後的營業績效進行深入分析，但透過這段文字很清楚可以了解，這家臺人人力輕便鐵道企業兼營汽車運輸，乃是受到國家權力的鼓勵。

然而，透過前文可知，臺灣人力輕便鐵道業在桃園輕鐵兼營汽車運輸的時點，尚處於正向成長階段，因此新竹州官廳勸誘桃園輕鐵兼營汽車運輸，應與產業合理化無關，毋寧是作為促進地方交通發展的手段之一。實際上，新竹州與東部一樣，都是屬於汽車運輸業發展較為緩慢的地區。以桃園輕鐵開始兼營汽車運輸業的 1923 年而言，新竹州尚未出現任何汽車，反觀臺北州有 94 輛、臺中州有 24 輛、臺南州和高雄州各有 7 輛。但是隔年，新竹州便可見到 12 輛汽車，同一時點臺北州成長為 114 輛、臺中州 32 輛、臺南州 11 輛、高雄州 10 輛。[44] 1924

---

[42] 這段報導原來即是以漢文寫成，但是用字遣詞與斷句有若干不恰當之處，因此予以適度潤飾。參見〈無腔笛〉，《臺灣日日新報》，1933 年 7 月 24 日，第 4 版。

[43] 這家企業原名桃崁輕便鐵道會社，法定資本額 1 萬圓。1912 年更名為桃園輕便鐵道公司，法定資本額 4.5 萬圓。1916 年，再增資為 50 萬圓。參見陳家豪，〈殖民政府、地方開發與臺人資本：以人力輕便鐵道業為分析對象（1903-1928）〉，頁 107、109。

[44] 相關統計數字，參見臺灣總督府交通局總務課編，《自動車に關する調查》，頁 21-22。

年新竹州的 12 輛固然非全由桃園輕鐵所購買，[45] 但可以想見新竹州官廳迫切需要透過桃園輕鐵兼營汽車運輸業，打開州內原本毫無汽車運輸業的局面。

不過，桃園輕鐵在 1927 年合併大鶯自動車株式會社（以下簡稱大鶯自動車）便是基於產業合理化的考量。大鶯自動車由大溪商民設立，根據報導：這家企業乃是為對抗桃園輕鐵長期獨占區域內的交通運輸與過高票價而設立。[46] 代表臺灣民族本位立場的《臺灣民報》，在 1927 年 2 月 12 日如此批評桃園輕鐵此舉：

> 將來若果被買收過半，大鶯自動車公司，將難免解散之悲途，桃園軌道就能制地方交通之死活，以遂其私慾，運資亦將見高昇，地方人民又將困於桃園軌道會社之下。然而桃園軌道會社之野心，尚不止於此，恐再伸魔手於他處，桃園地方之自動車業者，對此莫不提防之云。[47]

但桃園輕鐵依然在同年 11 月 8 日與大鶯自動車訂定契約，同月 25 日該企業所屬資產正式併入桃園輕鐵。[48] 接下來，桃園輕鐵進一步收購桃園自動車公司。該公司成立於 1926 年 2 月 15 日，由鄭永南等發起，法定資本額 6 萬圓，經營龜山／南崁間、大園／石觀音間與蘆竹／竹圍間汽車客運路線。[49]

桃園輕鐵第三家打算吞併的對象為大溪運輸公司。該公司成立於 1930 年 7 月 26 日，由簡家源為首聯合其他大溪人士發起，桃園輕鐵遂商請新竹州土木課長與大溪郡守出面調停，希望收購該公司。[50] 受委託的官員們全力支持桃園輕鐵，警告簡家源等人如不接受將動用警察權。不過，桃園輕鐵最終卻未能順利完成收購。[51] 1935 年 8 月 26 日，桃園輕鐵繼續提出收購中壢東榮自動車商會的想法，這次便如其所願。[52]

45　透過桃園輕鐵的營業報告書可知，該企業兼營汽車運輸業之初擁有 3 輛汽車。〈第九回營運報告書：大正十三年上半期〉(1924.1.1~6.30)，「桃園客運檔案」(桃園：桃園汽車客運股份有限公司藏)，未編頁碼。

46　〈愴惶之競爭〉，《臺灣民報》，1926 年 3 月 7 日，第 4 版。

47　〈大鶯公司將被合併　桃園軌道公司之術策〉，《臺灣民報》，1927 年 2 月 20 日，第 8 版。

48　〈第十六回營運報告書：昭和二年下半期〉(1927.7.1~12.31)，「桃園客運檔案」，未編頁碼。

49　〈愴惶之競爭〉，《臺灣民報》，1926 年 3 月 7 日，第 4 版。

50　〈大溪運輸公司　開創立總會〉，《臺灣新民報》，1930 年 8 月 2 日，第 9 版。

51　〈リアカーと臺車の喧嘩〉，《臺灣新民報》，1930 年 12 月 13 日，第 15 版。

52　〈第三十二回營運報告書：昭和十年下半期〉(1935.9.1~1936.2.28)，「桃園客運檔案」，未編頁碼。

如表三所示，約莫與桃園輕鐵收購大鶯自動車的同一時點，臺灣軌道株式會社與臺灣輕鐵株式會社（以下簡稱臺灣軌道與臺灣輕鐵）向官方申請在營業範圍之一的臺南地區兼營汽車運輸。[53] 緊接著臺灣私設鐵道業者與人力鐵道業者紛紛投入汽車運輸業兼營，作為因應之道。諸如，海山輕鐵株式會社、展南拓殖株式會社、新化軌道株式會社於 1929 年（以下分別簡稱海山輕鐵、展南拓殖、新化軌道），帝國製糖株式會社、彰化輕鐵株式會社、南投輕鐵株式會社於 1931 年（以下分別簡稱帝國製糖、彰化輕鐵、南投輕鐵），其餘多在 1930 年代中期以前。

基本上，臺灣人力輕便鐵道業與私設鐵道業兼營汽車運輸的時點有頗大落差，這是因為 1937 年實施「臺灣自動車交通事業法」之前，臺灣汽車運輸業的管理僅停留於州廳層級，[54] 各地方官廳的意志很大程度決定了一地產業合理化的推動時間與強度。長期任職於臺灣總督府鐵道部監督課的加賀山生光在 1935 年指出：「這個法律（指自動車交通事業法）還未在臺灣實施的今天，臺灣汽車運輸業還不是特許事業。雖然有關臺灣汽車運輸業的經營，現在是根據各地方廳所訂定的『自動車取締規則』而必須取得州知事跟廳長的許可，但這種許可係跟公共事業特許有差異的所謂『警察許可』……」。[55] 曾任中壢郡守與鐵道部自動車課監督課長的宮崎直勝則指出：臺灣自動車交通法實施之前，儘管臺灣總督府多次宣示實施「一路線一營業主義」，但這充其量只是交通行政處理的標準。[56]

正因地方官廳在推動所謂「一路線一營業主義」缺乏法源基礎，也就無法保證每次企業合併或收購能順利進行，即如上述桃園輕鐵未能順利收購大溪運輸公司之案例，後述東石自動車株式會社的第一次合併計畫，最終也以破局收場。

當然，臺灣人力輕便鐵道業與私設鐵道業是否兼營汽車運輸、何時展開兼營，除了與地方官廳的態度有關之外，業者自身對市場動向的判斷或許不能忽略。同時，不論是地方官廳或業者，主要都是根據一地汽車運輸業的興盛程度決定何時啟動產業合理化或兼營汽車運輸業。

---

53 〈臺灣軌道株式會社第十一期營業報告書〉（1924.6.1~11.30），「臺灣軌道株式會社營業報告書」（臺北：中央研究院人文社會科學聯合圖書館微縮資料），索引號：4R-385-K2613。

54 加賀山生光，〈バス事業統制の理論と實際〉，《臺灣自動車界》5: 3（1936 年 3 月），頁 14。

55 加賀山生光，〈バス事業統制の理論と實際〉，頁 14。

56 宮崎直勝，〈自動車交通事業法が施行されると乘合自動車業者はどうなる？〉，《臺灣自動車界》5: 3（1936 年 3 月），頁 22-23。

表三　1934 年臺灣民營鐵道業者（包括人力輕便鐵道業者）兼營汽車運輸情形

企業名稱	法定資本額／萬圓	民族別	本業	營業範圍	原經營交通工具	設立時間	兼營時間
基隆輕鐵株式會社	20.0	臺人	交通	基隆	蒸氣鐵道 人力輕便鐵道	1912	1933
海山輕鐵株式會社	50.0	臺人	交通	臺北	人力輕便鐵道	1917	1929
桃園軌道株式會社	150.0	臺人	交通	桃園 新竹	人力輕便鐵道	1903	1923
臺灣軌道株式會社	40.0	日人	交通	新竹 臺中 臺南	人力輕便鐵道	1919	1927
展南拓殖株式會社	100.0	臺人	製糖 炭礦 交通	新竹 苗栗	人力輕便鐵道	1917	1929
臺中輕鐵株式會社	122.5	臺人	交通	臺中	人力輕便鐵道 蒸氣鐵道	1918	1936
新高製糖株式會社	2,800.0	日人	製糖	彰化	人力輕便鐵道 蒸氣鐵道	1908	1935
帝國製糖株式會社	1,800.0	日人	製糖	中部	人力輕便鐵道 蒸氣鐵道	1910	1929
大日本製糖株式會社	5,141.6	日人	製糖	中南部	人力輕便鐵道 蒸氣鐵道	1896	1938
新化軌道株式會社	8.6	臺人	交通	臺南	人力輕便鐵道	1922	1929
臺灣輕鐵株式會社	20.0	臺人	交通	臺南	人力輕便鐵道	1912	1926
烏樹林製鹽株式會社	30.0	臺人	製鹽	臺南	人力輕便鐵道	1923	1938
彰化輕鐵株式會社	10.0	臺人	交通	彰化	人力輕便鐵道	1922	1931
南投輕鐵株式會社	12.0	臺人	交通	南投	人力輕便鐵道	1913	1931

說明：本表有關兼營汽車運輸之時間點判斷，以謝國興的研究成果為主，再輔以新聞報導與企業名錄。

資料來源：〈自動車輪陷落水溝　乘客右膊脫臼〉，《臺灣日日新報》，1929 年 5 月 29 日，夕刊第 4 版；〈烏樹林製鹽の增產計畫　山下式鹽田に改築着手〉，《臺灣日日新報》，1938 年 4 月 30 日，第 2 版；〈烏樹林製鹽公司總會　輕鐵落成式舉行〉，《臺灣日日新報》，1918 年 10 月 1 日，第 2 版；〈南投　南投輕鐵近況〉，《臺灣日日新報》，1918 年 6 月 28 日，第 4 版；謝國興，〈日治時期臺灣的陸上交通運輸業〉，頁 14-47；杉浦和作編，《臺灣銀行會社錄》（第 10 版）（臺北：臺灣實業興信所，1929），頁 28；〈萬中自動車會社終歸於帝糖之手〉，《臺灣民報》，1929 年 12 月 8 日，第 3 版。

如前所述，桃園輕鐵所屬之新竹州，在汽車運輸業發展程度乃與臺南州和臺中州有段差距，可是卻率先展開兼營汽車運輸。反觀營業範圍同樣涵蓋新竹州、且早在 1919 年便設立的臺灣軌道卻未同步兼營汽車運輸。新竹州官廳是否同樣勸誘臺灣軌道兼營汽車運輸，礙於資料限制不得而知，不過若查閱該企業各期營業報告書，我們意外地發現，這家企業在 1923 年左右似已觀察到汽車運輸業相對於人力輕便鐵道業所存在的種種威脅，[57] 諸如 1924 年上半期營業報告書提到：人力輕便鐵道業在運輸時間上確實無法與汽車運輸業相比。[58]

此處臺灣軌道應該不是根據新竹州地方交通業的發展程度而作出上述「觀察」，因為此時新竹州尚未出現汽車運輸業，已如前述。臺灣軌道所根據的地域應是臺中州或臺南州。實際上，1926 年 9 月，臺灣輕鐵亦曾考慮兼營臺南／麻豆間汽車客運，考其理由便是「邇來州下自動車之發達，日臻其盛，郡部所在之地大都有營斯業者。聞今次臺南某甲，計畫欲營臺南麻豆間自動車業（後略）」。[59]

不過，不論是臺灣軌道或臺灣輕鐵，都沒有立即展開行動，這是因為 1920 年代臺灣道路狀況還很貧弱，民眾搭乘習慣上的調整更須一定時間。1920 年即有人為文指出：「雖然現今對人力輕便鐵道有很多批評，諸如『非文明』、『危險』但基本上仍為臺灣不可或缺的交通工具，因為要期待汽車運輸普及還相當遙遠，就算普及後，民眾搭乘習慣能快速改變嗎？其車資是否為一般人所負擔的起？或是淪為少數階級的交通工具？都不無疑問。」[60] 這也解釋了為何當臺灣軌道觀察到汽車運輸相對於人力輕便鐵道的優勢之際，原本所擬定的應對方策卻是打算跟官方交涉，透過人力輕便鐵道的機械動力化加以對抗。[61]

後來，臺灣軌道於 1927 年上半年決定向斗六與臺南兩地官廳提出兼營汽車運輸的申請。[62] 這家日人企業在同年下半期的營業報告書中如此表達了其經營策

---

57 〈臺灣軌道株式會社第九期營業報告書〉（1923.6.1~11.30），「臺灣軌道株式會社營業報告書」，索引號：4R-385-K2613。

58 〈臺灣軌道株式會社第十期營業報告書〉（1923.12.1~1924.5.31），「臺灣軌道株式會社營業報告書」，索引號：4R-385-K2613。

59 〈籌營自動車〉，《臺灣日日新報》，1926 年 9 月 29 日，第 4 版。

60 作者不詳，〈軌道臺車賃金值上と施設改善〉，《臺灣鐵道》95（1920 年 5 月），頁 28-30。

61 〈臺灣軌道株式會社第十一期營業報告書〉（1924.6.1~11.30），「臺灣軌道株式會社營業報告書」，索引號：4R-385-K2613。

62 〈臺灣軌道株式會社第十六期營業報告書〉（1926.12.1~1927.5.31），「臺灣軌道株式會社營業報告書」索引號：4R-385-K2613；〈臺灣軌道株式會社第十七期營業報告書〉（1927.6.1~11.30），「臺灣軌道株式會社營業報告書」，索引號：4R-385-K2613。

略：臺中與臺南兩地本來為乘客本位，但因地勢平坦、無河川隔閡，汽車運輸相對容易運行，故對人力輕便鐵道打擊更大。[63]

臺灣汽車運輸業的產業合理化，除了體現為鐵道業者（包括人力輕便鐵道業者）兼營汽車運輸此一形式外，汽車運輸業者的自我合併更是一大重點。臺灣汽車運輸業的自我合併首見於零細規模現象最為顯著的中部地區；表四顯示，1931 年 6 月份為止，臺中州的業者家數及其投入的法定資本額冠於全臺，不過平均每家業者所持有的汽車路線數、營業里程與車輛數都是最低。

1928 年，時任臺中州警務部保安課長杉森隆次前往日本本土考察，並在考察過程體認到汽車運輸業之產業合理化的必要性，因此回到臺灣後乃積極展開推動，這位保安課長一開始選定員林／彰化此一區間。透過新聞報導可知，基於杉森的勸誘，日人業者重松信治與臺人業者陳勝物聯合高樹林、賴忠義與張清泉等臺人業者，於同年 4 月合併為員彰自動車合資會社。[64]

另外，零細規模現象可與臺中州匹敵之臺南州，乃於 1931 年開始推動汽車運輸業者自我合併。[65] 1929 年 11 月 10 日，時任朴子街長黃媽典、東石庄長許

表四　　1931 年 6 月各州廳汽車運輸營業概況表

地區	經營者數	路線		營業里程（公里）		汽車數		資本額（圓）	
		全體	平均每家	全體	平均每家	全體	平均每家	全體	平均每家
臺北州	24	46	1.92	460	19.17	211	8.79	1,246,357	51,931.54
新竹州	11	29	2.64	314	28.55	51	4.64	274,656	24,968.73
臺中州	51	68	1.33	891	17.47	203	3.98	1,283,855	25,173.63
臺南州	50	104	2.08	1,514	30.28	227	4.54	884,227	17,684.54
高雄州	26	136	5.23	968	37.23	126	4.85	336,363	12,937.04
花蓮港廳	2	17	8.50	127	63.50	17	8.50	802,500	401,250.00
臺東廳	2	10	5.00	79	39.50	10	5.00	18,000	9,000.00
澎湖廳	2	8	4.00	64	32.00	3	1.50	5,600	2,800.00
計	168	319	1.90	4,417	26.29	859	5.11	5,151,558	30,664.04

資料來源：根據臺灣總督府交通局總務課編，《自動車に關する調查》，頁 65-66 製作。

---

63 〈臺灣軌道株式會社第十六期營業報告書〉（1926.12.1~1927.5.31），「臺灣軌道株式會社營業報告書」，索引號：4R-385-K2613；〈臺灣軌道株式會社第十七期營業報告書〉（1927.6.1~11.30），「臺灣軌道株式會社營業報告書」，索引號：4R-385-K2613。

64 〈員林彰化間　自動車合併　廿五日已告成立　創設合資會社〉，《臺灣日日新報》，1928 年 5 月 1 日，第 25 版。

65 表四同樣顯示，臺南州平均每家業者所持有的汽車路線數、營業里程的車輛數都僅略高於臺中州，平均每家企業的資本額甚至低於臺中州。

能春、太保庄長王國材、布袋庄長莊寬等共組東石自動車株式會社（以下簡稱東石自動車），法定資本額 5 萬圓，經營北港線與東石線兩條汽車貨運路線，1931 年 2 月 13 日再收購朴子／布袋間、布袋／義竹間兩條汽車客運路線。不過，基於上述臺灣道路的貧弱且民眾搭乘習慣無法立即改變，這家企業開業之初乃經歷一段時間的虧損。關於東石自動車合併其他業者一事，時人如此報導：當時「雖有嘉義線、水上線與義竹線的業者，但只有嘉義線能夠賺錢，其餘兩線同樣處於虧損，但遺憾地考慮到郡下交通發展欠缺順遂將給予產業經濟甚大影響的黃媽典，率先圖謀郡下各線的統一，而在州、郡官廳的援助下企圖合併四家業者。很幸運地在當時伊東增雄警察課長的努力下解散原東石自動車株式會社，同時成立法定資本額 20 萬圓的朴子自動車株式會社。因各業者都考慮自身利益，所以 1932 年 4 月 8 日宣告此次企業合併破局，東石自動車株式會社重出江湖，直到隔年此一企業合併使命才告完成。[66]

實際上，為了防止臺灣汽車運輸企業濫設，臺灣總督府在 1928 年底便要求各地方官廳對汽車運輸業營業權的許可，需以書面呈請總督認可。這等於宣告臺灣汽車運輸業不再是過去毫無受限的「自由營業」，而是需要由警察事先審查業者資格、場所與設備等，再決定是否發放營業許可。[67] 因此，前引加賀山生光的論述乃是指 1928 年後的情形，至於「警察許可」的「警察」乃指地方警務單位。

1932 年，臺灣總督府跟隨日本本土之腳步，將原本隸屬各州廳警務局的陸運監督權移交給總督府交通局鐵道部（日本本土是由遞信省移交鐵道省）。[68] 該部取得陸運監督權後，不僅持續以一路線一營運主義為原則防止汽車運輸業惡性競爭，這還意味著臺灣汽車運輸監督權正式被置於鐵道部門之下，即如上述日本本土的情形。

1934 年 12 月 7 日，臺灣總督府交通局鐵道部召開了「陸運監督商討會議」。透過新聞報導可知，此一會議的召開背景即是因陸運監督權雖已轉移至鐵道部，但實際執行者仍是各州廳的警察單位，鐵道部與州廳警察單位之間的聯繫始終存在缺陷，因此有必要共商如何解決。交通局鐵道部在這場會議上，再次揭準一路

---

66 作者不詳，〈東石自動車會社の事業沿革と現況〉，《臺南州自動車協會會報》3: 6（1939 年 6 月），頁 32-34。

67 臺灣總督府交通局總務課編，《自動車に關する調查》，頁 121-122。

68 蔡龍保，《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》，頁 432。

線一營運主義。[69]

大體上，到了 1930 年代中期，臺灣汽車運輸業的產業合理化進入最如火如荼的階段。儘管前已說過，此階段「一路線一營業主義」仍然只是交通行政處理的標準，但是各州廳的步調不僅漸趨一致，官方介入的力道亦大為增強。上述加賀山生光在 1936 年 10 月發表的專文便指出：僅 1934 年 1 月到 1935 年 12 月的兩年間，臺灣汽車運輸業共有 40 家業者申請「路線延長」、20 家業者進行「事業讓渡」、7 家業者進行「組織變更」以及 8 家「事業新設」。他對這些統計數字還作出如下解釋：

1.單純從申請延長與新設數字差距如此之大可知，臺灣汽車運輸企業設立風潮已結束，並有若干既存業者逐步壯大。同時，這 8 家新設業者還包括如桃園輕鐵在苗栗公司寮所開設的新路線、臺中輕鐵在南投新開設的路線等，真正可視為「事業新設」者不過 4、5 家。[70]

2.20 家業者進行「事業讓渡」，這表示已有不少資金力量較弱的業者被併吞，臺灣汽車運輸業已從「群小並立」逐漸進入「統制整理」之境界。

3.7 家業者進行「組織變更」，究其內涵是從個人經營或合資會社變更為株式會社，這預告了「此一『組織變更』的傾向未來應該會被充分地展開」。[71]

伴隨上述產業合理化的推動，日本本土與臺灣同時出現汽車運輸企業家數快速減少、經營規模擴大以及「會社組織」運用比例提高的現象。日本方面，汽車運輸業者乃從 1928 年的 3,771 家減少為 1938 年的 2,175 家；[72] 相較於 1933 年，到了中日戰爭開打前夕，日本汽車運輸業的個人經營與組合經營合計減少超過 5 成、並以前者幅度最大，反觀採取「會社組織」的比例增加約 1 成、並以「株式會社」最高。同時，1935-1937 年間，興業費在 5 萬圓以上之平均每家的營業里程、興業費、收入、支出與利益金等，分別有 18.98%、33.33%、32.28%、35.54%、17.62%的成長。[73]

---

69 〈陸運監督事務打會會　七日交通局で〉，《臺灣日日新報》，1934 年 12 月 5 日，夕刊第 2 版。

70 為何諸如桃園輕鐵所開設的新路線未計入「路線延長」(路線の延長)、而被界定為「事業新設」(事業の新設)，筆者也感到好奇。所幸，此一計算標準上的「疑義」應不會影響到我們對於加賀山生光論述正確性的判斷與這些數字的解讀。

71 加賀山生光，〈バス業界の動きを見る〉，《臺灣自動車界》5: 10 (1936 年 10 月)，頁 11-12。

72 中西健一，《日本私有鉄道史研究：都市交通の発展とその構造 (增補版)》，頁 494。

73 這些數字是根據尾崎正久，《自動車日本史》，下卷，頁 683-684 的相關資訊計算所得。

表五　1931、1938 年臺灣汽車運輸業平均每家營業規模比較

年度	家數		興業費／資本額（圓）		總收入（圓）		總支出（圓）		利益金（圓）		旅客里程（公里）		持有車輛	
	實數	指數	實數	指數	實數	指數	實數	指數	實數	指數	實數	指數	實數	指數
1931	168	100	30,664.0	100	21,152.8	100	19,190.6	100	1,956.2	100	26.3	100	5.1	100
1938	98	58	52,836.3	172	89,399.8	423	58,088.2	303	10,903.5	557	48.0	183	12.5	245

資料來源：臺灣總督府交通局總務課編，《自動車に關する調查》，頁 65-66；臺灣總督府交通局鐵道部編，《臺灣總督府交通局鐵道部：昭和十三年度年報》(臺北：該部，1938)，頁 129。

臺灣方面，即如表五所示，首先企業家數方面乃從 1931 年的 168 家減少為 1938 年的 98 家，另外，平均每家興業費／資本額約成長 1.72 倍、收入金額約成長 4.23 倍、支出金額約成長 3.03 倍、利益金約成長 5.57 倍、旅客里程約成長 1.83 倍、持有車輛數約成長 2.45 倍。[74]

四、臺灣汽車運輸業的資本構成

臺灣汽車運輸業的資本主體是誰？經過上述汽車運輸業的產業合理化，臺人資本是否逐漸失去該業經營權呢？

臺灣汽車運輸業興起之初，以日資為主體。最早的兩家企業，即臺灣自動車株式會社與蓬萊自動車株式會社，日人持股都超過 7 成。[75] 不過，透過臺北商業學校在 1932 年的調查可知，當臺灣汽車運輸業開始蓬勃發展之後，臺人資本在該業的力量已遠超過日人資本。

這份臺北商業學校的調查資料頗為珍貴，基本上是以全臺產業為對象。單純就汽車運輸企業而言，乃從企業代表者、資本額、營業收支、路線、使用車輛、營業里程方面等進行調查，若是由民營鐵道業者（包括人力輕便鐵道業者）所兼營者，僅列出該企業投資汽車運輸部門的經費，營業支出則可見人事費、固定資產、道路補修費與其他等細項，相當詳實而完整。

---

74 筆者在前文註釋已指出，臺灣總督府鐵道部所出版的各年度年報遲至 1938 年才開始登載汽車運輸業的各項資訊。因此，筆者只能以此為基礎，與 1931 年進行比較。同時，1938 年距離中日戰爭爆發僅一年，後述之戰時交通統制對於汽車運輸業的衝擊尚頗為有限，因此該年度的營業資訊應足以充分反映出產業合理化對臺灣汽車運輸業的衝擊與影響。

75 臺灣總督府官房調查課編，《臺灣總督府第二十三統計書》(臺北：該課，1920)，頁 544。

表六　1931 年臺灣汽車運輸業營運統計　單位：圓

項目	實數					百分比				
	營業里程	家數	資本額	收入	支出	營業里程	家數	資本額	收入	支出
全部	4,294.4	162	4,319,981.3	3,676,214.0	3,663,355.4	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
日	1,030.9	37	1172,541.2	1,011,655.1	916,390.8	24.01	22.84	27.14	27.52	25.02
臺	3,181.3	122	3,098,232.3	2,636,593.5	2,714,862.2	74.08	75.31	71.72	71.72	74.11
不詳	82.2	3	49,207.8	27,965.4	32,102.5	1.92	1.85	1.14	0.76	0.88
臺北州	426.8	22	1,514,060.3	1,273,157.1	1,173,061.7	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
日	171.7	8	582,781.5	472,737.9	373,209.2	40.24	36.36	38.49	37.13	31.81
臺	234.7	13	900,071.0	781,246.8	780,838.5	55.00	59.09	59.45	61.36	66.56
不詳	20.3	1	31,207.8	19,172.4	19,014.0	4.76	4.55	2.06	1.51	1.62
新竹州	309.6	13	427,526.0	271,188.7	308,717.7	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
日	105.6	4	112,200.0	101,457.0	103,148.4	34.11	30.77	26.24	37.41	33.41
臺	204.0	9	315,326.0	169,731.7	205,569.3	65.89	69.23	73.76	62.59	66.59
臺中州	689.9	46	1,058,045.0	763,459.8	787,029.1	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
日	85.1	7	173,000.0	104,090.6	108,854.7	12.34	15.22	16.35	13.63	13.83
臺	604.8	39	885,045.0	659,369.2	678,174.4	87.66	84.78	83.65	86.37	86.17
臺南州	1,505.9	50	857,820.3	813,725.2	806,221.0	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
日	206.7	8	178,060.0	190,751.2	179,021.3	13.73	16.00	20.76	23.44	22.20
臺	1,237.3	40	661,760.3	614,181.0	614,111.2	82.16	80.00	77.14	75.48	76.17
不詳	61.9	2	18,000.0	8,793.0	13,088.5	4.11	4.00	2.10	1.08	1.62
高雄州	1,043.4	25	426,430.0	513,947.5	546,367.8	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
日	174.4	5	93,000.0	104,042.7	112,245.0	16.72	20.00	21.81	20.24	20.54
臺	869.0	20	333,430.0	409,904.8	434,122.8	83.28	80.00	78.19	79.76	79.46
花蓮港廳	37.6	2	12,500.0	15,482.2	14,896.0	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
臺東州	217.6	2	18,000.0	22,187.0	23,214.2	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
澎湖廳	63.7	2	5,600.0	3,066.5	3,668.0	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
日	32.2	1	3,000.0	906.5	1,802.0	50.50	50.00	53.57	29.56	49.13
臺	31.5	1	2,600.0	2,160.0	2,046.0	49.50	50.00	46.43	70.44	55.78

說明：花蓮港廳與澎湖廳全部為日資。

資料來源：高湯盤，〈本島の自動車交通〉，收於臺北商業學校南洋南支經濟研究會編，《第二回本島經濟事情調查報告（昭和 6 年夏期）》（臺北：該會，1932），頁 197-210；編者不詳，《全島商工人名錄：臺北市商工人名錄（昭和三年三月現在）》（出版地不詳：出版者不詳，1928），頁 118、213；日本乘合自動車協會編，《全國乘合自動車業者名簿：附 乘合自動車關係法規》（東京：全國乘合自動車業者名簿編纂所，1935），頁 197-201。

筆者基本上以企業代表者的民族別作為臺人資本或日人資本的判斷依據製作如表六。我們可以看到，臺人資本不論在營業里程、家數、資本額或營業收支都超過全體的七成五，再就各項指標統合性觀察，大概只有新竹州臺、日資差距較小。另外，雖然東部和外島為日資天下，不過占總體比例微乎其微。

經過上述臺灣汽車運輸業的產業合理化，臺人資本在該業比重有何變化？

表七　1931 年與 1938 年臺灣汽車運輸業資本構成比較

項目	民族	營業里程		家數		資本額／興業費		收入		支出	
		1931	1938	1931	1938	1931	1938	1931	1938	1931	1938
全體	日	1,030.9	1,525.4	37	27	1,172,541.2	2,265,723.3	1,011,655.1	3,346,660.8	284,647.9	2,913,159.1
	臺	3,181.3	3,180.7	122	71	3,098,232.3	3,200,951.9	2,636,593.5	4,350,204.5	683,801.8	3,887,612.5
	不詳	82.2	0.0	3	0	49,207.8	0.0	27,965.4	0.0	8,853.2	0.0
平均每家	日	27.9	56.5			31,690.3	83,915.7	27,342.0	123,950.4	7,693.2	107,894.8
	臺	26.1	44.8			25,395.3	45,083.8	21,611.4	61,270.5	5,604.9	54,755.1
	不詳	27.4	0.0			16,402.6	0.0	9,321.8	0.0	2,951.1	0.0
百分比	日	24.01	32.41	22.84	27.55	27.14	41.45	27.52	43.48	29.13	42.84
	臺	74.08	67.59	75.31	72.45	71.72	58.55	71.72	56.52	69.97	57.16
	不詳	1.92	0.00	1.85	0.00	1.14	0.00	0.76	0.00	0.91	0.00

說明：1.1931 年以表六為基礎。

2.1938 年以臺灣總督府交通局鐵道部《臺灣總督府交通局鐵道部：昭和十三年度年報》為基礎，並搭配同一年度《臺灣銀行會社錄》作為各家企業民族別判斷依據。

3.屬於官營性質之臺北市營公共汽車與基隆市營公共汽車乃計入日資。

資料來源：臺灣總督府交通局鐵道部編，《臺灣總督府交通局鐵道部：昭和十三年度年報》，頁 407-417；鹽見喜太郎編，《臺灣銀行會社錄》(第 20 版)(臺北：臺灣實業興信所，1938)，頁 58、159、163、288、320。

表七顯示，1938 年臺人資本在營業里程、家數、資本額與營業收支所占比重，均較 1931 年下滑。其中，營業里程跟家數僅有微幅下滑，資本額和營業收支比重則下滑至不足 6 成，反觀日人資本則從原本不足 2 成上升為超過 4 成。同時，相較於 1931 年，不論臺、日人企業家數方面均有所減少，惟臺人資本減少的幅度超過日人資本。同樣地，臺人資本在營業里程、資本額、營業收入均有所成長，只是幅度不若日人資本驚人。伴隨企業家數減少與營業里程、資本額、營業收入的成長，不分臺、日人汽車運輸企業的經營規模均獲得擴張，這可再次呼應前節相關論述。不過，日人汽車運輸企業的經營規模在 1931 年已略大於臺人，二者的差距在 1938 年被進一步擴大；其中，平均每家日人汽車運輸企業的資本額與營業收支更達到臺人的 1 倍。

我們應該如何理解以上現象呢？表面上，此一現象似乎可再次被理解為臺人資本歷經產業合理化而在汽車運輸業受到日本殖民者與日人資本的打壓，只是此一打壓力道可能不若臺人資本在中小民營工廠所遭受的強烈。

的確，我們可以在這一階段找到諸如帝國製糖收購營業區域內之臺人汽車運輸企業的案例。表三顯示，作為少數兼營汽車運輸之製糖企業的帝國製糖在 1929 年正式兼營汽車運輸業，所收購的對象乃是由臺人吳阿石經營的中央自動車商會。原本若要往來臺中／霧峰之間，最便利的交通工具為帝國製糖所經營的私設鐵道，單程最低票價為 0.28 圓，1928 年 6 月開業的中央自動車商會，不僅所經營的汽車客運路線與帝國製糖重疊，所設定的 0.25 圓此一最低票價也比較廉價，使帝國製糖客源大量流失。儘管後來帝國製糖祭出折扣戰，將票價調降為 0.23 圓，但所需搭乘時間為 40 分鐘，還是比中央自動車商會的 30 分鐘稍遲一些。[76]

於是，帝國製糖決定以 4 萬圓收購中央自動車商會。儘管，帝國製糖所提出的收購條件並不算差，不過對中央自動車商會或地方商民而言，最主要是期盼能消除過往地方交通長期由一家企業獨占的現象。吳阿石屢屢對外表示：「正是有競爭，不僅運費變得低廉，設備的健全、待客的親切暨迅速等諸點才能好好被期待」。地方庄民 30 餘人則打算自主性的集合資金，讓中央自動車商會一舉擴張為法定資本額達到 10 萬圓的企業，取得與帝國製糖對抗的本錢。爾後，臺中州保安課開始介入此事，根據中央自動車商會總經理賴金標的說法：他經常被叫去保安課，課長警告如果未能按照原先約定將企業賣給帝國製糖，以後保安課將會對中央自動車商會的車輛施以嚴格檢查，屆時如果違規情事變多，就有可能要求中央自動車商會停止營業乃至於取消其營業權。後來，中央自動車商會在 1929 年 7 月 18 日決定打消上述擴張經營規模的想法，帝國製糖順利加以收購。[77]

更有為數不少的臺人汽車運輸業者在國營自動車成立過程，被臺灣總督府交通局收購。「國營自動車」的源頭來自日本本土，旨在消除汽車運輸業興起後對

76　前文指出，汽車運輸的運行速度與私設鐵道差距不大，不過仍存在地區性差異，此處便是汽車運輸稍快於私設鐵道。但是，彰化、鹿港之間乃汽車運輸與新高製糖株式會社（以下簡稱新高製糖）的列車相同，所費時間均為 40 分鐘。同時，若以彰化與鹿港之間的案例來看，新高製糖列車行駛時速為 15 英哩（約為 24 公里），較汽車運輸的 12 英哩（19.2 公里）快速，新高製糖株式會社後來甚至導入時速達 18 英哩（約為 28.8 公里）的汽動車（即車廂內部裝有內燃機，可自行行走）。參見〈自動車日以發達 壓迫官鐵社鐵 製糖會社乃運轉 對抗的自動客車〉，《臺灣日日新報》，1929 年 4 月 5 日，夕刊第 4 版。

77　地方庄民對此一結果還特別發表如下聲明：「如果帝國製糖會社能保證不調漲既有之折扣費率、維持每日既有班次、當橋樑毀損之際能在一星期之內完成修繕，並向庄役場提出同樣內容之備忘錄的話，將不再反對帝國製糖買收中央自動車商會一事。」〔按：筆者譯。〕參見〈帝國製糖の鐵道と 自動車が大競爭 警察が露骨な干涉で 帝糖に忠勤振を示す〉，《臺灣民報》，1929 年 8 月 11 日，第 10 版。

國有鐵道的威脅，特別是指與國有鐵道平行者。臺灣國營自動車於 1933 年 7 月開業，共分「北部線」、「中部線」、「南部線」三階段，以相當不合理的價格收購民營業者。[78] 若從各區域被收購民營業者名單觀之，臺人汽車運輸業者顯然受到相當大的衝擊，其中北部線 8 家業者至少有 5 家屬於臺人、中部線 7 家業者至少 5 家、南部線 4 家業者則有 3 家。[79] 附帶一提，儘管國營自動車所收購的單位是「路線」，亦即就算是國營自動車的收購對象，也不代表該企業自此消失，但是既然臺人汽車運輸業者多屬零細規模經營，因此被消滅者仍占多數。[80]

然而，上述之合併或收購是否可以直接理解為臺灣總督府想藉此讓日人資本取代臺人資本呢？實際上，臺灣汽車運輸業之產業合理化過程，同樣存在臺人人力輕便鐵道業者在地方官廳協助之下兼併臺人零細資本的現象。桃園輕鐵的案例，已如前述。類似情形亦可見於臺灣輕鐵，該企業在 1931 年預計合併 3 家地方中小汽車運輸企業。《臺灣新民報》如此批判式地報導：

> 關于當局者的不當、<u>獨斷的決定何營業者與何營業者合併、何營業者買收何營業者的權利</u>，其間頗多矛盾、又多有曖昧的關係，多是不得承認當局的指定，尤其是臺南市營業者間，大抱不滿種々協議的結果……<u>臺南〔按：臺南為臺灣之誤〕輕鐵的經營狀態也是沒有甚麼好成績</u>……故被指定和該社合併之佳里運輸公司、佳里自動車公司、股南自動車商會，都是沒有願意，都在非難說活人不願和死人做夥。[81] 〔按：底線為筆者所加〕

---

[78] 1927 年時，臺灣總督府交通局開始有收購與北部縱貫鐵道平行之汽車客運路線的計畫。期間雖一度因預算不足而作罷，到了 1932 年收購一事就定案，並於隔年開始進行。基於官方收購價格太低，引起 8 家經營這條路線業者抗議，最終民營業者只能默默接受，交通局所經營的局營汽車客運北部路線，於同年 7 月 26 日開始營運。至於中部路段與南部路段縱貫鐵道平行線汽車客運路線的收購，也在稍後展開，期間同樣發生民營業者抗爭收購價格過低的情事，然而結果不變，局營中部線在 1934 年 9 月 3 日開始營運，局營南部線則自 1936 年 9 月 5 日開始營運。參見蔡龍保，《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》，頁 486-511。

[79] 蔡龍保曾製表說明「北部線」、「中部線」、「南部線」的收購名單與金額，筆者根據此一名單對照表六的資料來源，逐一比對被收購業者的代表人民族別。參見蔡龍保，《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》，頁 492-493、500-501、506-507。

[80] 若對照 1931 年與 1938 年的臺灣汽車運輸業經營者名單，北部線的 8 家業者僅桃園輕鐵和新莊觀音山自動車株式會社等 2 家繼續營業，中部線的 7 家業者全部消失，南部線的 4 家業者則有大同自動車合資會社與臺南タクシー株式會社等 2 家繼續營業。

[81] 〈臺南州下乘合自動車的營業者整理問題 非難當局辦法無理 營業者多表示反對〉，《臺灣新民報》，1931 年 10 月 24 日，第 3 版。

從這則報導可知，臺灣輕鐵一如桃園輕鐵，都是在地方官廳支持之下進行合併，被臺灣輕鐵合併的三家企業之中，至少有佳里自動車公司為臺人資本所經營，即被稱為佳里首位西醫的高添旺，他出生於 1890 年，這家公司還是他和吳新榮之父吳萱草所創設，所謂開當地汽車運輸業風氣之先。[82]

基於上述脈絡，筆者認為：臺人汽車運輸業遭到來自帝國製糖與臺灣總督府交通局的收購等情事，毋寧只是再次體現出 1930 年代交通業的產業合理化是以協助鐵道業者（包括人力輕便鐵道業者）兼併汽車運輸業者為前提。反觀，臺灣汽車運輸興起過程，實際上容納了諸多原本與地方交通業無涉、僅以少量資金就打算介入汽車運輸業的「臺人新興交通資本」，前述表六所呈現出臺人資本的高比重，很大程度是由這些臺人新興交通資本所貢獻，地方交通業臺人資本的自我對抗（人力輕便鐵道 v.s.汽車運輸）不僅不可避免、毋寧相當激烈。

另一方面，若再細究表七各項營業項目的實際變化，我們將會發現：日人汽車運輸企業在資本額與營業收入的成長，亦非透過合併臺人企業而來，乃與臺北市營公共汽車經營範圍的擴張和基隆市營公共汽車的成立有關。

臺北市營公共汽車正式開業於 1930 年 5 月，乃是收購臺北自動車株式會社（以下簡稱臺北自動車）而成立。[83] 臺北自動車成立於 1925 年，法定資本額 10 萬圓，社長為高地龍，其餘四位董監事均為臺人，因此是一家臺人企業。[84] 高地龍出生於 1882 年，1899 年經營雜貨商起家，以株式會社高源發商行為本業。[85] 他在上述蓬萊自動車株式會社於一次戰後設立之際，便已入股該企業，[86] 後來在 1923 年以法定資本額 5 萬圓籌組大新自動車株式會社，[87] 再於 1925 年收購已虧損累累的臺灣自動車株式會社，並將之改組為臺北自動車。[88]

---

82 臺灣新民報社調查部編，《臺灣人士鑑》（日刊一週年紀念出版）（臺北：臺灣新民報社，1934），頁 66；柯萬榮編著，《臺南州名士錄》（臺南：臺南州名士錄編輯局，1931），頁 119；臺灣新民報社編，《臺灣人士鑑》（日刊五週年紀念出版）（臺北：該社，1937），頁 104。

83 沈方茹，〈臺北市公共巴士之發展（1912-1945 年）〉（桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2003），頁 41。

84 杉浦和作編，《臺灣銀行會社錄》（第 10 版），頁 38。

85 臺灣新民報社編，《臺灣人士鑑》（日刊五週年紀念出版），頁 118。

86 蔡龍保，《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》，頁 261-262。

87 杉浦和作編，《臺灣銀行會社錄》（第 10 版），頁 36。

88 許雪姬，〈臺灣華僑投資福州復興汽車公司始末：1931-1936〉，《臺灣史研究》（臺北）2: 1（1995 年 6 月），頁 54-55。

然而，臺北自動車被收購發生在 1931 年以前，因此表七所呈現之臺人汽車運輸企業的減少，與此一收購無關。至於基隆市營公共汽車於 1937 年 5 月 15 日才正式開業，所收購對象是日人的基隆乘合自動車株式會社，亦無涉表七所呈現之臺人汽車運輸企業的減少。[89] 該社成立於 1933 年，法定資本額 15 萬圓，社長為流水伊之助，其餘董監事均由日人出任。[90] 再詳言之，基隆地區的汽車運輸業原即日人的天下，前述流水伊之助於 1925 年在這座港都開辦了第一條汽車客運路線，其企業名稱為「流水交通社」。[91] 日人木村泰治於 1926 年創辦的「基隆自動車株式會社」則是另一要角，該企業法定資本額 10 萬圓，董監事都是日人。[92] 1933 年，該社改組為基隆市街自動車株式會社，法定資本額調降為 5 萬圓，經營團隊仍延續過往。[93] 1935 年，流水交通社再收購基隆市街自動車株式會社，並將企業名稱改為上述之基隆乘合自動車株式會社。[94]

筆者在表六和表七乃將這兩家市營公共汽車界定為日資，其中 1931 年臺北市營公共汽車的資本額／開業興業費、收入與支出分別占日人汽車運輸企業的 26.79%、27.18%與 19.33%，此一數值在 1938 年因臺北市營公共汽車經營範圍的擴張與基隆市營公共汽車的成立而提高為 30.42%、40.88%與 40.72%，即如表八所示。若將兩市市營公共汽車的資本額／開業興業費、收入與支出暫時從日資全體扣除，我們將會發現所謂「扣除市營巴士之日資比重」的成長便頗為有限。

所謂「扣除市營巴士之日資比重」可以更正確理解為日人民營汽車運輸業者，他們顯然在 1931-1938 年間，未有明顯擴張。既然如此，同時期，臺人民營汽車運輸業者被「日人民營業者」所吞併的現象或許並不普遍，反而可見如上述基隆地區日人汽車運輸業者自我合併的現象。

---

89 〈基隆市營乘合車 求示買收額〉，《臺灣日日新報》，1931 年 12 月 1 日，夕刊第 4 版；〈基隆市營バス開業式祝賀會 餘興は盛り澤山〉，《臺灣日日新報》，1937 年 5 月 7 日，第 9 版。

90 杉浦和作編，《臺灣銀行會社錄》（第 18 版）（臺北：臺灣實業興信所，1936），頁 355。

91 流水交通社創立於 1921 年，原經營公共馬車，後來才改營汽車客運。參見蔡龍保，《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》，頁 444。

92 杉浦和作編，《臺灣銀行會社錄》（第 14 版）（臺北：臺灣實業興信所，1932），頁 37。

93 〈基隆バスの後身　基隆　市街自動車創立　資本金五萬圖舊株主へ割當〉，《臺灣日日新報》，1933 年 8 月 22 日，第 5 版。

94 〈基隆市內バス統一　基隆自動車が權利を　流水交通社へ賣却〉，《臺灣日日新報》，1937 年 1 月 15 日，第 5 版；〈基隆乘合自動車會社の披露宴〉，《臺灣日日新報》，1935 年 12 月 17 日，第 9 版。

表八　1931 年與 1938 年市營公共汽車所占比重

1931	營業里程（公里）	資本額／開業興業費（圓）	收入（圓）	支出（圓）
日資全體　A	1,030.90	1,172,541.15	1,011,655.13	284,647.85
市營巴士　B	59.71	314,070.00	274,985.00	177,127.00
B／A	5.79%	26.79%	27.18%	62.23%
臺日資全體	4,294.40	4,319,981.3	367,6214.0	977,302.83
扣除市營巴士之日資比重	22.62%	19.87%	20.04%	11.00%
1938	營業里程（公里）	開業興業費（圓）	收入（圓）	支出（圓）
日資全體　A	1,525.40	2,265,723.28	3,346,660.77	2,913,159.14
市營巴士　B	86.15	689,307.52	1,368,237.19	1,186,140.27
B／A	5.79%	30.42%	40.88%	40.72%
臺日資全體	4,706.03	5,466,675.15	7,696,865.24	6,800,771.64
扣除市營巴士之日資比重	30.58%	28.84%	25.70%	25.39%

資料來源：根據表六與表七製作。

這一階段產業合理化的最大動力是誰呢？除了與上述國營自動車與市營公共汽車有關之外，或許是以臺人資本的自我合併為主軸。如此一來，我們才能理解為何表七所示臺人資本在家數與營業額的比重，1931-1938 年僅有微幅下滑；又，臺人資本在收入與支出的金額，1931-1938 年乃有顯著成長。至於此一自我合併，除了體現為上述臺人人力輕便鐵道業者兼併汽車運輸業者之形式，臺人中小汽車運輸企業自主性或半自主性展開合併的案例亦不可忽略，舉例言之有：

1.協成自動車合資會社與新營／麻豆間：1934 年 3 月，臺南州官廳基於一路線一營業主義勸誘協成自動車合資會社收購臺人吳料所經營的企業，成為新營／麻豆間唯一一家業者；協成自動車的經營者為方柏山，1928 年遷居麻豆街，並創立這家企業。

2.李振昌與新營市街：臺南州新營地區的汽車運輸合併長期是懸案，因該地交通量最大的新營／鹽水間路線原本存在兩家企業競爭，即合資會社新營自動車商會和李振昌的個人事業，後李振昌於 1935 年 2 月收購了合資會社新營自動車商會共 67.8 公里的路線，成為該路線唯一經營者。

3.鹿港自動車株式會社與彰化／鹿港間：連接彰化市與鹿港街的路線原本存在李山河的彰鹿自動車合資會社與黃毓玉的鹿港自動車株式會社兩家業者，[95] 1935 年 11 月由後者收購前者完成合併。

[95] 這兩家企業的經營者乃係筆者查詢戰前傳記性資料而得知。參見原幹次郎編，《自治制度改正十周年

4.北斗バス株式會社與北斗／二林間：兩地間原有林成家與葉文軒兩位臺人業者，後於 1935 年 11 月共同成立法定資本額 10 萬圓的北斗バス株式會社。[96]

綜上所述，這波臺灣汽車運輸業之產業合理化固然以地方官廳的介入為主軸，且地方官廳總是偏袒鐵道業者（包括人力輕便鐵道業者）。不過，對臺灣總督府或地方官廳而言，如何解決眾多零細資本的過度競爭，進而提高汽車運輸業的營業效率才是關鍵，日人資本是否取代臺人資本並非政策考量的重點。筆者還認為基於以下兩大客觀條件，日本殖民政府在地方交通業對「本地資本」的依賴，乃從人力輕便鐵道業延續到汽車運輸業：

第一個客觀條件即與臺人資本原本就是人力輕便鐵道業主體有關。前文已對此略有論述，此處擬再根據筆者既有研究成果提供具體統計數字：根據 1920 年以商法所組織的「會社」為統計對象，臺人資本占該業全體資本額的 52.66%、11 家企業之中有 4 家為臺人資本比重超過 9 成者。[97]

第二個客觀條件是臺灣私設鐵道理應為兼營汽車運輸的另一大力量，特別是製糖企業擁有遠比臺人人力輕便鐵道企業巨大的資本。以日本本土而言，1930 年代私設鐵道業兼營汽車運輸的事業家數、里程與使用車輛數的比重，達到 10%、25%、33%。[98] 然而，臺灣私設鐵道對兼營汽車運輸卻頗為「消極」，已可略窺見於表三。透過日治時期各類型企業名錄的檢索可知，1934 年臺灣有 8 家製糖企業經營私設鐵道，但僅帝國製糖、大日本製糖、新高製糖 3 家兼營汽車運輸。[99] 爾後，新高製糖和帝國製糖分別在 1935 年與 1940 年併入大日本製糖，大日本製糖成為戰時唯一兼營汽車運輸的製糖企業，[100] 並很快於 1942 年將兼營汽車運輸業務交由作為臺人汽車運輸業者的彰化乘合自動車株式會社（詳見下節

紀念人物志》（臺北：勤勞と富源社，1931），頁 105；臺灣新聞社編，《臺灣實業名鑑・第一輯》（臺中：該社，1934），頁 164；臺灣新民報社編，《臺灣人士鑑》（日刊五週年紀念出版），頁 119。

96 加賀山生光，〈バス事業統制の理論と實際〉，頁 14-15。

97 相關討論參見陳家豪，〈殖民政府、地方開發與臺人資本：以人力輕便鐵道業為分析對象（1903-1928）〉，頁 108-111。

98 這是指所有汽車運輸的事業家數、里程與使用車輛數之中，有多少數量由私設鐵道業者經營。參見中西健一，《日本私有鉄道史研究：都市交通の発展とその構造（增補版）》，頁 436。

99 杉浦和作編，《臺灣銀行會社錄》（昭和九年版）（臺北：臺北實業興業所，1934），頁 20-30。

100 臺灣製糖株式會社、鹽水港製糖株式會社與臺東製糖株式會社等 1943 年尚存者，仍未見兼營汽車運輸。參見竹本伊一郎編，《臺灣株式年鑑：昭和十八年》（臺北：臺灣經濟研究會，1942），頁 31-36。

相關討論）。[101]

五、戰時交通統制與臺人資本整合

日本自動車交通事業法的實施背景與內涵已如前述，朝鮮很快地在 1933 年實施「朝鮮自動車事業令」。[102] 臺灣方面則拖延到 1937 年 4 月 26 日，日本政府以勅令第 146 號宣告該法可適用於臺灣，後經若干審議於同年 12 月 23 日與該法施行規則同步成案，並在隔年 4 月 1 日正式實施。[103]

基本上，臺灣汽車運輸業的發展程度無論如何都優於朝鮮，[104] 顯然有更大急迫性實施自動車交通事業法，臺灣官民輿論界在日本自動車交通事業法頒布之際，就認為該法也應該在臺灣同步實施。[105] 可是，朝鮮自動車交通事業法卻優於臺灣。因此，當臺灣自動車交通事業法決定實施之後，所有報導與評論都認這是「遲來的法案」。[106]

正當自動車交通事業法決定在臺灣實施之際，中日戰爭爆發，日本政府乃於 1938 年 4 月公布「國家總動員法」。該法對日本政府控制市場經濟運作而言如同獲得「白紙委任立法」，可在其基礎下發布各項統制法令。可以說，戰時經濟統制的正式化是以 1937 年為開端。[107]

---

101 為何如此呢？筆者推測如下：基本上，臺灣私設鐵道長期呈現貨運收入遠大於客運（自 1920 年代就只有 2-3 成）而已，然而臺灣汽車運輸主要侵奪的市場為客運，對私設鐵道衝擊力道較小，圖二即顯示出 1930 年代中期臺灣私設鐵道收入又有所成長。進而言之，臺灣製糖企業鋪設鐵道本來就是以運送甘蔗或砂糖等原料或商品為目的，一般客貨運輸帶有濃厚的副業性質，這更加降低他們對兼營汽車運輸的興趣。

102 南滿州鐵道株式會社經濟調查會編，《朝鮮に於ける自動車運送事業に就て》（大連：南滿州鐵道株式會社，1933），頁 9、12、99。

103 〈自動車交通事業法の施行法令公布に際して〉，《臺灣日日新報》，1937 年 12 月 23 日，第 1 版。

104 1934 年時，日本、臺灣與朝鮮三地每輛汽車對人口數分別為 693 人、1,760 人、4,055 人，每輛汽車對土地面積則為 3.9 平方公尺、12.8 平方公尺、43.4 平方公尺。很清楚地，臺灣的汽車使用密度雖低於日本，但遠超過朝鮮。（分子：三地人口數或土地面積，分母：三地汽車數），以上根據羽生國彥所提供的數字計算而得。參見羽生國彥，《臺湾の交通を語る》，頁 40。

105 户水昇，〈陸運監督の一般的指針に就て〉，《臺灣鐵道》272（1935 年 2 月），頁 10。

106 〈臺灣にも遲れ走せ乍ら 自動車交通事業法 其統轄を受くべきバス千餘臺 營業線は四百線に及ぶ〉，《臺灣日日新報》，1936 年 5 月 19 日，第 3 版。

107 原朗，〈戰時統制〉，頁 76。

作為戰時經濟統制一項重要分支即為戰時交通統制，並且正式開啟於 1938 年，即如前文所引用中西健一的相關論述。不過，有必要先指出的是，中西所論為日本本土的現象，臺灣似乎呈現出略為相異的面貌；另外，他所提及的「陸上交通事業調整法」並未在臺灣實施，亦未將殖民地納入實施範圍。[108]

為了因應戰時經濟體制，臺灣總督府交通局在 1938 年 6 月 30 日以書面通知各地方官廳，推行所謂的「資源國策」。此一書面通知內容，前引蔡龍保已有詳盡整理，茲引用如下：

1.檢討現行營運路線是否有相互競爭、互補性以及跟鐵道、軌道平行者；又各單一路線的營運方案是否吻合資源節約政策。

2.貨運、租用等業務應規劃組成組合或法人組織集中營運。

3.盡量維持既有市場規模，對於所有新公司、新路線的申請原則上不予同意，如同意也需要求使用電氣車輛、木炭車輛等代用燃料車輛。

4.要求地方官提示業者班次往來以 4 次最節約、採一人一車與一路線一車種主義，致力於從業人員的訓練，並致力於獎勵代用燃料車輛的使用。[109]

此處資源國策乃是戰時物資統制的一環，並為日本政府在中日戰爭爆發以後銳意經營的課題。臺灣汽車運輸業以貨運部門率先回應此一資源國策，並以高雄州最先提出具體成果；1937 年 9 月 23 日，該州共 130 名汽車貨運業者，共同合併為高雄州自動車運輸株式會社。[110]

以高雄州作為模範，其他州廳紛紛展開汽車貨運業合併，全臺五州二廳共成立 7 家，依序為臺北州自動車運輸株式會社、新竹州自動車運輸株式會社、臺南州自動車運輸株式會社、臺中州自動車運輸株式會社、臺東廳自動車運輸株式會社、花蓮港自動車運輸株式會社等（參見表九）。

---

108 所謂陸上交通事業調整法是以「期待陸上交通事業的健全發展，以增進社會公眾利益」作為目的，同時隱含了燃料資源節約的意圖。該法第一條指出：陸上交通事業指涉對象為鐵道事業、軌道事業以及有固定路線之汽車客運事業。至於健全陸上交通事業的方法乃是國家權力得透過企業合併、讓渡、共同經營、委託經營、連絡運輸等各種手段，進行營業區域、事業種類與範圍等等調整。參見中西健一，《日本私有鉄道史研究：都市交通の発展とその構造（增補版）》，頁 490-491。

109 蔡龍保，《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》，頁 557-558。

110 編輯室，〈州下のトラック業者の大合同：高雄州自動車運輸株式會社〉，《臺灣自動車界》6: 10（1937 年 10 月），頁 64-65。

表九　戰後初期臺灣汽車客貨運公司資本來源統計　單位：舊臺幣／元

公司名稱	開業時間	法定資本額	日資		臺資		改組公司後名稱
			金額	百分比	金額	百分比	
新竹州自動車運輸株式會社	1938	500,000	293,425	58.69	206,575	41.32	新竹汽車貨運股份有限公司
高雄州自動車運輸株式會社	1937	500,000	464,575	92.92	35,425	7.09	高雄汽車貨運股份有限公司
臺南州自動車運輸株式會社	1940	1,200,000	897,500	74.79	302,500	25.21	臺南汽車貨運股份有限公司
臺東廳自動車運輸株式會社	1943	150,000	145,750	97.17	4,250	2.83	臺東汽車貨運股份有限公司
花蓮港自動車運輸株式會社	1945	52,500	48,000	91.43	4,500	8.57	花蓮港汽車貨運股份有限公司
臺中州自動車運輸株式會社	1941	1,400,000	970,375	69.31	429,625	30.69	臺中汽車貨運股份有限公司
臺北州自動車運輸株式會社	1938	1,500,000	1,014,750	67.65	485,250	32.35	臺北汽車貨運股份有限公司
新港自動車商會	1940 前	83,500	83,500	100.00	0	0.00	公路局
花蓮港乘合自動車株式會社	1940 前	225,000	223,500	99.33	1,500	0.67	公路局
臺灣軌道株式會社	1919	600,000	460,080	76.68	139,920	23.32	新竹汽車客運股份有限公司
臺灣交通株式會社	1918	1,428,000	1,251,650	87.65	176,350	12.35	公路局
臺北近郊乘合自動車株式會社	1942	650,000	332,800	51.20	317,200	48.80	公路局
南邦交通株式會社	1912	600,000	202,300	33.72	397,700	66.28	公路局
豐原乘合自動車株式會社	1942	700,000	494,500	70.64	205,500	29.36	豐原汽車客運股份有限公司
蘭陽乘合自動車株式會社	1942	500,000	131,500	26.30	368,500	73.70	公路局
臺南乘合自動車株式會社	1942	195,000	44,320	22.73	150,680	77.27	臺南汽車客運股份有限公司
嘉義乘合自動車株式會社	1942	1,000,000	140,350	14.04	859,650	85.97	嘉義汽車客運股份有限公司
桃園交通株式會社	1903	1,500,000	46,500	3.10	1,453,500	96.90	桃園汽車客運股份有限公司
臺西乘合自動車株式會社	1942	500,000	15,000	3.00	485,000	97.00	臺西汽車客運股份有限公司
高雄乘合自動車株式會社	1941	800,000	21,000	2.63	779,000	97.38	高雄汽車客運股份有限公司

新營乘合自動車株式會社	1941	350,000	6,100	1.74	343,900	98.26	新營汽車客運股份有限公司
興南乘合自動車株式會社	1912	600,000	56,000	9.33	544,000	90.67	興南汽車客運股份有限公司
屏東乘合自動車株式會社	1942	600,000	6,250	1.04	593,750	98.96	屏東汽車客運股份有限公司
彰化乘合自動車株式會社	1942	750,000	66,000	8.80	684,000	91.20	彰化汽車客運股份有限公司
員林乘合自動車株式會社	1942	850,000	850	0.10	849,150	99.90	員林汽車客運股份有限公司
合計	總體	17,234,000	7,416,575	43.03	9,817,425	56.97	
	客運	11,931,500	3,582,200	30.02	8,349,300	69.98	
	貨運	5,302,500	3,834,375	72.31	1,468,125	27.69	

說明：基隆輕鐵株式會社在 1942 年更名為南邦交通株式會社。

資料來源：臺灣省公路局編，《一年來之臺灣公路交通》（臺北：該局，1947），頁 46；「公路局接收案卷」，《臺灣省行政長官公署檔案》（南投：國史館臺灣文獻館藏），卷 2878，頁 86。

臺灣汽車貨運業之所以優先於客運部門展開企業合併，乃因該業發展較為遲緩，直到中日戰爭爆發後才進入群小並立，從而需要整併的階段。因此，此處臺灣汽車貨運業的企業合併固然是戰時交通統制的產物，亦兼有濃厚產業合理化性質。關於這點，可窺見於高雄州警務部保安課長在高雄州自動車運輸株式會社創立大會（1938 年 9 月 23 日）所做出之發言。這位課長首先回顧了長期以來官方在汽車貨運業發展所作出的努力，即：「從我以及（高雄）州管理當局來看，無論如何都期望業者得以圓滿進行事業而良好的發展。為了達此目的，迄今為止已提出種種方策」。不過，他認為以現況觀之，高雄州汽車貨運業前景堪憂。這是「因為今後汽油漲價、汽車零件價格暴漲，這一方面將使業者越來越疲弊而終至可能停業」。況且原本高雄州汽車貨運業每家業者「平均只擁有 1.5 臺車輛，卻必須支出車庫、事務所、電話、事務所等各項經費，結果收支將無法相償，放置不予以理會的話，除了走向自我毀滅之外別無他途」。從而，汽車貨運業合併成為「業者的救濟案」。[111]

臺灣汽車貨運業經過戰時交通統制，乃成為日資的天下，即如表九所示。不過，這並非臺灣總督府或地方官廳刻意打壓臺人資本的結果。實際上，臺灣總督府或地方官廳在以州廳為單位的「自動車運輸株式會社」成立過程，仍是以產業合理化

[111] 編輯室，〈州下のトラック業者の大合同：高雄州自動車運輸株式會社〉，頁 64-65。

時代的自主性方針為基調，並提高了國家權力的監督或勸誘力道。正因國家權力未全面強制性介入，所以各州廳的步調並不一致。諸如，輿論媒體報導新竹州自動車運輸株式會社成立時，便強調目前為止的汽車貨運合併「固然是由當局所推廣，但是在業者自覺的結合之下進行這些統制工作，乃是非常可喜的現象」。[112]

進而言之，1938年以降臺灣汽車貨運業的企業合併是在既有基盤上，再與運送業相結合。所謂既有基盤除了指汽車貨運業者外，如果屬於原本兼營貨運業務的客運業者，乃須將貨運業務切割出去，再以入股方式參與汽車貨運業的運作；諸如，1938年下半期基隆輕鐵株式會社（以下簡稱基隆輕鐵）第三十二期營業報告書指出：持有臺北州自動車運輸株式會社1,500股，並停止原有貨物運輸業務，交由該企業經營。[113] 同年度臺灣軌道第三十九期營業報告書指出：因新竹州自動車運輸株式會社設立，廢止汽車貨運營業，並認購該企業股票3千股。[114] 附帶一提，前引山田敦所謂「S家」應即指經營興南乘合自動車株式會社的臺南辛家，這是以他所引用資料作為判斷依據。[115] 若是如此，山田顯係誤解了交通統制的內涵，辛家的事業基礎仍牢固地存在，他們只是將貨運部門切割出去。

至於臺灣運送業在1930年代亦歷經產業合理化之過程，並在中日戰爭之前建立起以臺灣倉庫株式會社、臺灣運輸株式會社、日本通運運輸株式會社、株式會社日東商船、株式會社丸一組等日資五大運送店為首之體制。[116] 筆者根據1943年版的《臺灣株式年鑑》整理出以州廳為單位之「自動車運輸株式會社」的董監事名單，若是屬於運送業者會特別予以註記：

1.臺北州自動車運輸株式會社：社長三卷俊夫（臺灣倉庫株式會社），專務董事竹內虎雄、董事野中春三（日本通運運輸株式會社）、杉本三郎（臺灣運輸株式會社）、黑木彌之近（株式會社日東商船）、本地才一郎（株式會社丸

112 編輯室，〈新竹州下にも出現トラック統制會社創立〉，《臺灣自動車界》7: 9（1938年9月），頁25。

113 〈基隆輕鐵株式會社第三十二期營業報告書：昭和十三年下半期〉（1938.7.1~12.31），「基隆輕鐵株式會社營業報告書」（臺北：中央研究院人文社會科學聯合圖書館微縮資料），索引號：R-72-G1121。

114 〈臺灣軌道株式會社第三十九期營業報告書：昭和十三年下半期〉（1938.6.1~11.30），「臺灣軌道株式會社營業報告書」，索引號：4R-385-K2613。

115 山田敦主要引用「N輕鐵株式會社參拾年誌」，這份資料原名應為《臺灣輕鐵株式會社參拾年誌》，編輯者辛文恭即臺南辛家人士。參見辛文恭編，《臺灣輕鐵株式會社參拾年誌》（臺南：辛文恭，1942）。

116 吳子政，〈日治時期臺灣倉儲與米出口運輸體系之探討〉（臺北：國立政治大學臺灣史研究所碩士論文，2008），頁62-63。

一組）、顏欽賢、中辻喜次郎、黑木和七、坂田吉三，監察人原川繁治（臺北合同運送株式會社）、許丙、田尻信次（基隆合同運送株式會社）。

2.新竹州自動車運輸株式會社：社長林田正治，董事松橋達生、永原喜太郎（株式會社日東商船）、陳濟昌、范姜萍、赤松憲（日本通運運輸株式會社）、簡朗山、鈴木卓、渡會林一，監察人牧誠助、石井員夫、黃文發、蔡昆松。

3.臺中州自動車運輸株式會社：社長高橋秀人，專務董事仁科虎彥（日本通運運輸株式會社）、坂本清、小池重視，董事三卷俊夫（臺灣倉庫株式會社）、土居政次、近藤右太郎、小林五郎、呂世明、藤山勝彥、野中春山（臺灣倉庫株式會社）、本山文平，監察人相原金藏、何永、王媽、田中一郎。

4.臺南州自動車運輸株式會社：社長宮本一學，專務董事赤嶺茂樹、董事山下雅實、三卷俊夫（臺灣倉庫株式會社）、杉本三郎（臺灣運輸株式會社）、和田二三松、大坪佐苦樂（株式會社日東商船）、黃媽典、梁道，監察人中辻長司、辛西淮。

5.高雄州自動車運輸株式會社：社長松尾繁治，專務董事齋藤理三郎，董事山下雅實、黑木彌之近（株式會社日東商船）、杉本三郎（臺灣運輸株式會社）、木下葉一（臺灣倉庫株式會社）、中尾文男、許清喆、瓦林實、三卷俊夫（臺灣倉庫株式會社），監察人本地才一郎（株式會社丸一組）、高木捨郎（臺灣倉庫株式會社）、邱潤寬。[117]

由此可知，以州廳為單位的「自動車運輸株式會社」乃是汽車貨運業與運送業結合之產物，從產業關聯性的角度觀之，這兩個業別的結合有其必要性，更可進一步提高貨物運輸的效率。同時，正是因為日資五大運送店大舉進軍汽車貨運業，才使得該業資本構成呈現如表九的樣貌。[118]

---

117 根據竹本伊一郎編，《臺灣株式年鑑：昭和十八年版》，頁 111-113 整理。

118 筆者掌握到新竹州自動車運輸株式會社之第六期、第七期與第十四期營業報告書，這三期營業報告書顯示，該企業最大股東一直是日本通運株式會社。若以第六期而言，日資運送業者合計至少持有 4,457 股，佔全體股數的 22.29%。參見〈新竹州自動車運輸株式會社第六期營業報告書：昭和十六年上半期〉（1941.4.1-9.30），「新竹州自動車運輸株式會社營業報告書」（新北：國立臺灣圖書館藏），編號：jpli2014-bk-ccl_489_41_0832_1941；〈新竹州自動車運輸株式會社第七期營業報告書：昭和十六年下半期〉（1941.10.1-1942.3.30），「新竹州自動車運輸株式會社營業報告書」，編號：jpli2014-bk-ccl_489_41_0832_1942；〈新竹州自動車運輸株式會社第十四期營業報告書：昭和二十年上半期〉（1945.4.1-9.30），「新竹州自動車運輸株式會社營業報告書」，編號：jpli2014-bk-ccl_489_41_0832_1945。

戰時交通統制在1940年進入新的階段，該年7月份日本內閣決議不分本土與殖民地，乃以如下方針作為國策，即「針對汽車貨運事業、汽車客運事業暨計程車事業，促進其企業合併的進行，以期汽車運輸業改善合理化的徹底進行」。[119] 隔年7月，伴隨「自動車交通事業法」第一次改正，「臺灣自動車事業組合聯合會」在「輸送報國」目的下於同年9月3日成立，臺灣總督府企圖藉由該組織將全臺汽車運輸業者整合在一起。到了1943年8月15日，為了強化汽車運送業組合、藉其力量進行計畫性統制運輸、確保交通運輸能在國策指導下進行，自動車交通事業法再度改正，為此臺灣總督府交通局鐵道部且在同年9月23日設立「臺灣自動車運送事業組合」，理事長由臺灣總督任命，積極進行運費、路線、車輛運用、人事、零件、物資上的統制與管理，並研究和指導代用燃料的運用，還把原散落各地的汽車運輸同業公業──「自動車協會」吸收為支部。[120]

另一方面，日本政府在1940年2月25日發布「陸運統制令」。此一統制令乃是基於國家總動員法先在日本國內實施，隔年3月再於臺灣實施。其內涵有：

1.在國家總動員體制下為了讓陸上輸送力有效利用，對於交通企業及需要者強制運送特定客貨、限制與禁止一般客貨運輸進行以及由官方統制各項運輸用資材，並得命令業者讓渡或借貸輸送設備給其他業者或特定機關、彼此間實施運輸協定，乃至將整個企業體委託、販售出去。

2.鐵道大臣不僅可隨時接管民營業者的設備與企業體，任何設備的改革、擴張與增設都受到限制。[121]

1941年11月15日，上述陸運統制令還獲得進一步改正，日本政府一方面要求鐵道部門、汽車運輸部門與運送業者都必須實施計畫運輸，為了讓陸上運送業更緊密地統合在一起，還打算運用諸如企業合併、委託經營、共用設備、聯運、整合人力等方法，使在相關資材不足的前提下，提高營運效率。[122]

基於上述閣議、自動車交通事業法第一次改正與陸運統制令的發布，臺灣汽車運輸業的企業合併從貨運部門擴及客運部門。

---

119 宮崎直勝，〈自動車事業經營者の心構へ〉，《臺灣運輸月報》85（1941年7月），頁9。

120 蔡龍保，《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》，頁557-558。

121 〈陸運統制令〉（1940年2月），《御署名原本》（東京：国立公文書館藏），檔號：A03022443700。

122 蔡龍保，《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》，頁586-589。

1941 年 3 月 19 日，在臺灣總督府交通局主導下，臺灣汽車客運業者於臺北召開「全島巴士事業大會」。前引宮崎直勝正好在這時點出任鐵道部監督課長，他在致詞時明確指出企業合併的三大目的：為了企業本身、確保地方交通運輸以及國家國防，同時以「一州（廳）一事業」作為企業合併的最終期待。[123]

宮崎直勝在「全島巴士事業大會」結束後，還發表三篇專文於專業性刊物。藉由這些內容，我們可更進一步掌握到此階段汽車客運合併的基本方針與內涵。他一方面再次鼓吹企業合併的必要性，另一方面檢討了此一合併進行方式。

針對企業合併的必要性，宮崎直勝除了重述物資節約與國防產業之兩大論點外，也強調此舉將提供企業經營的安定性。也就是說，國家權力將給予既存企業的區域獨占權，即便有新道路鋪設完成，國家權力也會讓既存企業繼續擁有新道路的汽車運輸營業權，不會轉移給其他業者。[124] 針對合併進行方式，他所論諸點主要在於如何區域劃分、是否採行強制手段、資產估價等三大層面：

1.以區域劃分而言：「基於汽車客運事業乃附著於土地，如果只是像其他產業的企業合併一樣，單純將零散企業整合為一，乃無法達到目的。」此一區域劃分必須考慮到地理性條件、再由官民一起協議，同時區域劃分的完成是最急要事務。

2.以是否採行強制手段而言：儘管原則上是讓業者「自主性」展開企業合併，但是如果有一二反對者阻礙了整體企業合併的進行，國家權力透過強制性手段來推動企業合併也就成為必要。所謂強制性手段有取消企業經營權、介入合併方法與資產估價、委託經營、斷絕物資配給、尋求其他經營者代為經營等。[125]

3.以資產價格評定而言：此一問題乃企業合併過程最為關鍵者，其中有形財產的估算可根據一般社會性標準，相對較容易，至於無形財產則相對難估算。當合併與被合併雙方的爭議始終無法解決之際，國家權力便須予以強力介入。[126]

---

123 〈愈よ企業の合同へ 全島バス事業大會了る〉，《臺灣日日新報》，1941 年 3 月 20 日，第 2 版。

124 宮崎直勝，〈自動車事業經營者の心構へ〉，頁 8。

125 宮崎直勝，〈合同途上に横たはる問題（承前）〉，《臺灣運輸月報》86（1941 年 8 月），頁 5-7。

126 宮崎直勝，〈バス合同の進め方（承前）：統制合同の諸問題（承前）〉，《臺灣運輸月報》87（1941 年 9 月），頁 2-6。

筆者認為，宮崎直勝所論讓我們窺略到戰時交通統制所展開的汽車客運合併，儘管帶有比汽車貨運更為濃厚之「戰時統制」色彩，但此一合併與貨運部門一樣，仍延續了產業合理化的基本精神，亦即根據自主性原則予以推展，國家權力在必要時刻才會強力介入。進而言之，前面提過，戰時交通統制所展開的汽車客運合併，乃是以「一州（廳）一事業」作為最終目標，這當然是參考汽車貨運合併經驗。不過，或許臺灣汽車客運的發展程度遠超過汽車貨運，實不易立即達成「一州（廳）一事業」。因此，臺灣總督府先將全臺約略區分為 16 大區，且不包括東部地區：

臺北州：臺北近郊地區、蘭陽地區、淡水地區、基隆地區。

新竹州：北部地區以桃園輕鐵為中心、中南部地區以臺灣軌道為中心。

臺中州：豐原地區、臺中市區、彰化地區、員林地區。

臺南州：嘉義地區、虎尾地區、臺南市區、新營地區。[127]

高雄州：西部地區、東部地區、屏東地區。

臺灣汽車客運業的合併結果即如表九所示，大多在 1941-1942 年完成，並未達到「一州（廳）一事業」的理想，毋寧還是以上述 16 大區為基礎、再略加修改。可以說，臺灣總督府似乎不打算透過戰時交通統制破壞汽車客運業的既有運作秩序。畢竟，臺灣汽車客運業的發展程度與貨運部門不可同日而語。若全然忽視既有業者勢力分布與宮崎直勝所提及之「地理性條件」，貿然推動所謂「一州（廳）一事業」，恐怕只會引起很大紛爭。

以下再將此一合併結果區分為兩大模式予以說明：

一、臺灣總督府先透過路線交換進行區域交通整合，讓原本已在區域交通居於寡占地位的基隆輕鐵、桃園輕鐵、臺灣軌道、臺中輕鐵等民營鐵道企業，透過路線交換與收購等方式，分別成為基隆地區、大桃園地區、竹苗與臺中地區唯一地方交通企業（包括人力輕便鐵道與汽車運輸兩項交通工具）。諸如，桃園輕鐵即於 1941 年以 33,125 圓收購中壢軌道株式會社所經營的中壢／大園間和中壢／新屋間汽車客運路線。同年 12 月，再以 16,875 圓收購臺人鄭祿生所經營的楊梅經新屋到崁頭厝間的汽車客運路線。桃園輕鐵還被要求將苗栗線汽車客運讓給臺

127　〈遅々として進まぬ 地方廳別バス合同現段階〉，《臺灣日日新報》，1941 年 12 月 10 日，第 2 版。

灣軌道，並接收臺灣軌道大溪／龍潭間汽車客運路線。[128] 另外，臺灣軌道則被要求收購合資會社新竹自動車商會、新竹拓殖株式會社、茶茂自動車商會、新通自動車商會、卓蘭興業株式會社，為此該企業還將法定資本額從 40 萬圓增加為 60 萬圓。至於不屬於這一區間的路線則全部讓渡出去，包括斗六營業所讓受給西崙自動車株式會社、臺中營業所讓售給臺中輕鐵。[129]

臺灣總督府再讓桃園輕鐵、臺灣輕鐵與彰化輕鐵放棄人力輕便鐵道業務，從而轉型為專營汽車運輸企業，企業名稱也從所謂「軌道株式會社／輕鐵株式會社」變更為「交通株式會社」。[130]

二、將原本已稍具規模的汽車運輸企業整合成以地區為單位的「乘合自動車株式會社」，以下茲舉筆者所能掌握史料之 9 家業者為例：

1.豐原乘合自動車株式會社：1942 年由近藤右太郎的近藤自動車運輸株式會社、葉世潭的明星自動車株式會社、郭頂順的共榮自動車合資會社、賴阿魁的金豐自動車株式會社、林通的老松自動車株式會社等 5 公司合併而成。

2.彰化乘合自動車株式會社：1942 年由彰化輕鐵株式會社所屬汽車運輸部門、黃旭的旭日自動車合資會社、黃毓玉的鹿港自動車株式會社、林杜的三笠自動車株式會社、洪金田的合資會社二三自動車商會、黃錦坤的和興バス株式會社、林崧雨的南投自動車株式會社、大日本製糖株式會社所屬汽車運輸部門、陳澤霖的開山自動車合資會社等合併而成，法定資本額 75 萬圓。

3.員林乘合自動車株式會社：1942 年由員林地區之 4 家汽車運輸公司與北斗、二林、竹山、水里各地區共十幾家小業者合併而成。

4.嘉義乘合自動車株式會社：1942 年由朱永貴的大同自動車株式會社、林抱的嘉義自動車株式會社、黃媽典的東石自動車株式會社、蔡青山的合興自動車株式會社合併而成。

---

128 〈第四十四回營運報告書：昭和十六年下半期〉（1941.9.1~1942.2.28），「桃園客運檔案」，未編頁碼。

129 〈臺灣軌道株式會社第四十六期營業報告書：昭和十六年下半期〉（1941.10.01~1942.03.31），「臺灣軌道株式會社營業報告書」，索引號：4R-385-K2613。

130 竹本伊一郎編，《臺灣株式年鑑：昭和十八年》，頁 111-119；謝國興，〈日治時期臺灣的陸上交通運輸業〉，頁 35、41-42；〈第四十八回營運報告書：昭和十八年下半期〉（1943.9.1~1944.2.28），「桃園客運檔案」，未編頁碼。

5.蘭陽乘合自動車株式會社：初由胡慶森與日人資本於 1927 年以資金 2 萬圓共同創辦蘭陽自動車商會，後日人資本退出，胡氏另覓林木火、黃承爐與陳茂昌等人合作，並於 1932 年改組為株式會社。1942 年該企業進一步合併林木火的共益自動車株式會社、陳阿呆的三星自動車合資會社、黃維生的宜蘭殖產自動車株式會社與昭和自動車商會。

6.臺西乘合自動車株式會社：黃祺祓的西崙自動車株式會社在 1941 年合併吳興旺的臺西自動車株式會社、林玉柱的中南自動車合資會社。

7.屏東乘合自動車株式會社：1942 年由屏東地區八家業者合併而成。

8.興南乘合自動車株式會社：臺灣輕鐵、梁道所經營的新化軌道、高添旺所經營的佳里交通公司三家於 1942 年合併而成。

9.高雄乘合自動車株式會社：1941 年由高雄地區八家業者合併而成，包括劉龍傳的旗楠自動車株式會社、朱鳳池的高旗自動車株式會社、何金榮的榮和自動車株式會社、劉阿桂的東英自動車株式會社、劉朝田的興產自動車株式會社、宋彩清的廣通自動車株式會社、蘇德成的蓮甲自動車株式會社、陳啟貞的烏樹林製鹽株式會社所屬汽車運輸部門。[131]

經過以上二種模式，臺人資本顯然能持續作為汽車客運業的主體，乃至日資製糖鐵道所兼營的汽車運輸亦被併入臺人資本所主導者。如表九所示，至二次大戰為止，臺人資本在汽車客運全體法定資本額所占比重為 69.98%，遠大於日資的 30.02%。另外，即便將客貨運視為整體而觀察臺人資本在汽車運輸業全體法定資本額所占比重，此一數值仍然維持在超過日資的 56.97%，且與前述 1938 年的 58.55%相當接近（參見表七）。

可以說，不論是臺灣汽車貨運與汽車客運的企業合併過程，均未見臺灣總督府刻意打壓臺人資本之跡象，已如前述。因此，此一企業合併呈現出表九之結果，或許不應意外。特別是針對汽車客運而言，因為臺灣總督府是以既有秩序為前提所展開，此一既有秩序便是指臺人人力輕便鐵道企業在 1937 年以前，已在地方

---

131 本段主要參考各汽車客運公司網站，再搭配 1940 年汽車運輸企業經營者名單。其中，1940 年汽車運輸企業經營者名單可見於臺灣省行政長官公署所製作的《一年來之臺灣公路交通》，登載了企業代表者姓名。另外，有關高雄汽車客運之資訊，乃由許雪姬教授提供，筆者亦曾於 2013 年 6 月 28 日初步拜會該企業。參見臺灣省公路局編，《一年來之臺灣公路交通》，頁 46；高雄汽車客運公司編，《成立五十週年紀念特刊》（高雄：該公司，1994），頁 11。

官廳的協助下大舉兼營汽車運輸業，即被歸類為上述第一種模式的業者；臺人中小汽車客運業者亦已透過自主性、半自主性合併而逐漸脫離零細經營色彩，即被歸類為上述第二種模式的業者。

基本上，臺灣汽車運輸業的發展固然可以中日戰爭爆發區分為產業合理化與戰時交通統制兩大階段，但是這兩大階段未必可被嚴格區分，毋寧是在既有產業合理化的主軸之上，逐步強化戰時交通統制的力道。尤有甚者，第二種模式的業者大多是原與人力輕便鐵道業無涉的臺人新興交通資本。戰時交通統制反而成為他們獲得進一步整合的契機，諸如：臺西乘合自動車株式會社以臺南地方交通業者為主、持股數占全體 58.93%，再加入嘉義地區 16.4%；[132] 員林乘合株式會社為中部地區地方交通業者的大集結，包括彰化地區占 64.91%、臺中地區占 22%、南投地區占 11.91%；[133] 嘉義乘合自動車株式會社，同樣存在地方交通資本聯合的色彩，絕大多數股東來自嘉義；[134] 屏東乘合自動車株式會社是中部與南部臺人交通資本的聯合企業；[135] 蘭陽乘合自動車株式會社為宜蘭地方臺人資本的大集結，股東來源以羅東為主、占 4,990 股，來自今宜蘭市者居次、占 1,815 股。[136]

總的來說，臺灣總督府在 1930 年代的汽車運輸業產業合理化，乃以解決眾多零細資本的過度競爭、進而提高汽車運輸業的營業效率為關鍵，至於是否協助日人資本取代臺人資本，並非政策考量重點；有關這點，已如前節所述。此一想法在中日戰爭爆發後似乎沒有太大改變，臺灣總督府關心的重點逐漸轉移為資源如何被有效地整合與運用。

---

132 〈臺西公共汽車公司設立登記未准批復案〉(1949 年 6 月 24 日)，「公司登記卷」，《省級機關檔案》(南投：國史館臺灣文獻館藏)，掃描號：0044820008506006。

133 〈員林公共汽車公司設立登記未准批復案〉(1949 年 6 月 24 日)，「公司登記卷」，《省級機關檔案》，掃描號：0044820008501015。

134 〈嘉義公共汽車公司設立登記未准批復案〉(1949 年 6 月 24 日)，「公司登記卷」，《省級機關檔案》，掃描號：0044820008501014。

135 〈屏東公共汽車公司設立登記未准批復案〉(1949 年 6 月 24 日)，「公司登記卷」，《省級機關檔案》，掃描號：0044820008506003。

136 〈蘭陽公共汽車公司設立登記未准批復案〉(1949 年 6 月 25 日)，「公司登記卷」，《省級機關檔案》，掃描號：0044820008506007。

六、結論

在臺灣經濟史領域，1937 年以前的產業合理化與戰時經濟統制長期以來被視為臺人資本最受日本殖民者打擊的階段。爾後，山田敦、堀内義隆、高淑媛等新一代日、臺經濟史研究者以諸多實證案例對此一論述提出反省與挑戰。

臺灣總督府從產業合理化到戰時經濟統制為止的各項經濟措施是否全然以打壓臺人資本為目的呢？至二次大戰結束為止，臺人資本如能在若干產業獲得生存空間，是否全然以零細經營型態柔軟對應各項統制政策？為了重新檢討此一課題，本文以汽車運輸業為例，企圖提出一有別於中小民營工廠的歷史面貌。

透過本文討論可知，隨著 1910 年代汽車運輸業興起，世界各主要先進國家的鐵道交通都受到衝擊。當臺灣汽車運輸業興起後，原本作為地方交通主力的私設鐵道業與人力輕便鐵道業，所受衝擊相當直接；其中，後者尚未進入機械動力階段，根本無法與汽車運輸業競爭。

以協助鐵道業者（包括人力輕便鐵道業者）兼併汽車運輸業者為前提，日本政府在帝國勢力範圍內的交通業展開產業合理化運動。不過，臺灣人力輕便鐵道業與私設鐵道業兼營汽車運輸業的時點有頗大落差，肇因 1937 年「臺灣自動車交通事業法」實施前，臺灣汽車運輸業的管理僅停留於州廳層級，甚至導致若干企業合併最終破局。不過，到了 1930 年代中期，臺灣汽車運輸業的產業合理化進入最如火如荼的階段，各州廳步調不僅逐漸趨於一致，官方介入的力道亦逐漸增強。另外，臺灣汽車運輸業的產業合理化，除了體現為鐵道業者（包括人力輕便鐵道業者）兼營汽車運輸此形式外，汽車運輸業者的自我合併更是一大重點。

當臺灣汽車運輸業開始蓬勃發展後，臺人資本在該業的力量已遠超過日人資本。經過上述臺灣汽車運輸業的產業合理化，臺人資本在營業里程、家數、資本額與營業收支所占比重，均較原本下滑。表面上，此一現象似乎可以再次被理解為臺人資本受到日本殖民者或日人資本的打壓，只是此一力道可能不若臺人資本在中小民營工廠所遭受的強烈。實際上，臺灣汽車運輸業之產業合理化過程，同樣存在臺人人力輕便鐵道業者在地方官廳協助之下兼併中小臺人汽車運輸業者的現象。臺人資本的自我合併，更可以說是產業合理化的重要動力之一。反觀，

日人汽車運輸企業在這一階段資本額與營業收入的成長，並非主要透過合併臺人企業而來，乃是跟臺北市營公共汽車經營範圍的擴張和基隆市營公共汽車的成立有關。

中日戰爭爆發後，日本政府在 1938 年 4 月公布「國家總動員法」，戰時經濟統制的正式開啟。作為戰時經濟統制一項重要分支即為戰時交通統制，臺灣汽車運輸業以貨運部門率先回應戰時交通統制、展開企業合併。臺灣汽車貨運業之所以如此，乃因該業發展較為遲緩，直到中日戰爭爆發後才進入群小並立從而需要合併的階段。因此，此處臺灣汽車貨運業的企業合併固然是戰時交通統制的產物，亦兼有濃厚產業合理化性質。

臺灣汽車貨運業經過戰時交通統制，乃成為日資的天下。不過，這並非臺灣總督府或地方官廳刻意打壓臺人資本之結果。實際上，臺灣總督府或地方官廳在以州廳為單位的「自動車運輸株式會社」成立過程，仍是以產業合理化時代的自主性方針為基調，並提高了國家權力的監督或勸誘力道。但為提高戰爭時期貨物運輸的效率，總督府在既有基盤之上讓汽車貨運業與日資五大運送店相結合。

戰時交通統制在 1940 年進入新的階段，臺灣汽車運輸業的企業合併從貨運部門擴及客運部門。戰時交通統制所展開的臺灣汽車客運合併，儘管帶有比汽車貨運更為濃厚的「戰時統制」色彩，但此一合併與貨運部門一樣，仍是根據自主性原則予以推展。臺灣總督府似乎不打算透過戰時交通統制破壞汽車客運業的既有運作秩序，毋寧盡可能以既有秩序為前提展開企業合併。此一既有秩序便是指臺人人力輕便鐵道企業在 1937 年前，已在地方官廳的協助之下大舉兼營汽車運輸業；臺人中小汽車客運業者亦已透過自主性、半自主性合併而逐漸脫離零細經營色彩。可以說，臺灣汽車運輸業的發展固然可以中日戰爭爆發區分為產業合理化和戰時交通統制兩大階段，但這兩大階段未必可被嚴格切割，而是在既有產業合理化的主軸之上，逐步加入戰時交通統制的元素。

經過戰時交通統制，臺人資本顯然能持續作為汽車客運業的主體。即便將客貨運視為整體而觀察臺人資本在汽車運輸全體法定資本額所占比重，此一比重也與中日戰爭爆發之初相當接近。

總的來說，臺灣總督府在1930年代的汽車運輸業產業合理化，乃以解決眾多零細資本過度競爭、進而提高汽車運輸業的營業效率為關鍵，至於是否協助日人資本取代臺人資本，並非政策考量重點。此一想法在中日戰爭爆發後似乎沒有太大改變，總督府關心的重點逐漸轉移為資源如何被有效地整合與運用。如果說，臺人資本在中小民營工廠領域乃須「以各種手段、特別是零細規模經營『躲過』經濟統制風潮」，其在汽車運輸業顯然經歷了與中小民營工廠相異之過程，亦無法與涂照彥「所謂的臺人資本在該時期最受日本殖民者所打擊」之見解相呼應。

臺灣政治史研究者普遍同意：戰後臺灣地方客貨運業成為地方派系的主要獨占性事業之一。他們認為這與國民黨政府為了拉攏地方派系、穩固在臺統治基礎有關。[137] 透過以上討論可知，戰後臺灣地方汽車客貨運業的基盤實形構於戰時交通統制，且由原臺人人力輕便鐵道資本與臺人新興交通資本所構成。

---

137 陳明通，《派系政治與臺灣政治變遷》（臺北：新自然主義股份有限公司，1995）；龔怡君，《「外來政權」與本土社會：改造後國民黨政權社會基礎的形成（1950-1969）》（臺北：稻鄉出版社，1998）。

引用書目

《臺南州自動車協會會報》

《臺灣日日新報》

《臺灣民報（臺灣新民報）》

《臺灣自動車界》

《臺灣運輸月報》

《臺灣鐵道》

〈陸運統制令〉,《御署名原本》，檔號：A03022443700。東京：国立公文書館藏。

「公司登記卷」,《省級機關檔案》，掃描號：0044820008501014、0044820008501015、0044820008506003、0044820008506006、0044820008506007。南投：國史館臺灣文獻館藏。

「公路局接收案卷」,《臺灣省行政長官公署檔案》，卷 2878。南投：國史館臺灣文獻館藏。

「桃園客運檔案」。桃園：桃園汽車客運股份有限公司藏。

「基隆輕鐵株式會社營業報告書」，索引號：7R-72-G1121。臺北：中央研究院人文社會科學聯合圖書館微縮資料。

「新竹州自動車運輸株式會社營業報告書」,編號：jpli2014-bk-ccl_489_41_0832_1941、jpli2014-bk-ccl_489_41_0832_1942、jpli2014-bk-ccl_489_41_0832_1945。新北：國立臺灣圖書館藏。

「臺灣軌道株式會社營業報告書」，索引號：4R-385-K2613。臺北：中央研究院人文社會科學聯合圖書館微縮資料。

やまだあつし（山田敦）

1994 〈1930 年代台湾の台湾人企業家・試論〉,《人文学報》（京都）74: 67-94。

中西健一

1979 《日本私有鉄道史研究：都市交通の発展とその構造（増補版）》。京都：ミネルヴァ書房。

中村隆英（編）

1989 《日本経済史 7：「計画化」と「民主化」》。東京：岩波書店。

中村隆英、尾高煌之助（編）

1989 《日本経済史 6：二重構造》。東京：岩波書店。

日本乘合自動車協會（編）

1935 《全國乘合自動車業者名簿：附 乘合自動車關係法規》。東京：全國乘合自動車業者名簿編纂所。

由井常彦（編集、解題）

1966 《営業報告書集成解説・收録総目録》，第一集。東京：雄松堂。

安藤良雄（編）

1979 《両大戦間の日本資本主義》。東京：東京大学出版会。

竹本伊一郎（編）

1942 《臺灣株式年鑑：昭和十八年》。臺北：臺灣經濟研究會。

羽生國彥

1937 《臺灣の交通を語る》。臺北：臺灣交通問題調查研究會。

吳子政

2008 〈日治時期臺灣倉儲與米出口運輸體系之探討〉。臺北：國立政治大學臺灣史研究所碩士論文。

尾崎正久
1955 《自動車日本史》，下卷。東京：自研社。
杉浦和作（編）
1929 《臺灣銀行會社錄》（第 10 版）。臺北：臺灣實業興信所。
1932 《臺灣銀行會社錄》（第 14 版）。臺北：臺灣實業興信所。
1934 《臺灣銀行會社錄》（昭和九年版）。臺北：臺灣實業興信所。
1936 《臺灣銀行會社錄》（第 18 版）。臺北：臺灣實業興信所。
沈方茹
2003 〈臺北市公共巴士之發展（1912-1945 年）〉。桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文。
辛文恭（編）
1942 《臺灣輕鐵株式會社参拾年誌》。臺南：辛文恭。
岡村松郎
1954 《日本自動車交通事業史》，上卷。東京：全國乘合自動車協會。
南滿州鐵道株式會社經濟調查會（編）
1933 《朝鮮に於ける自動車運送事業に就て》。大連：南滿州鐵道株式會社。
柯萬榮（編著）
1931 《臺南州名士錄》。臺南：臺南州名士錄編纂局。
原幹次郎（編）
1931 《自治制度改正十周年記念人物史》。臺北：勤勞と富源社。
凃照彥（著）、李明峻（譯）
1991 《日本帝國主義下的臺灣》。臺北：人間出版社。
高成鳳
1999 《植民地鉄道と民眾生活：朝鮮・台湾・中国東北》。東京：法政大学出版局。
高淑媛
2003 〈臺灣近代產業的建立：日治時期臺灣工業與政策分析〉。臺南：國立成功大學歷史學系博士論文。
高雄汽車客運公司（編）
1994 《成立五十週年紀念特刊》。高雄：高雄汽車客運公司。
高橋泰隆
1995 《日本植民地鉄道史論：台湾、朝鮮、満州、華北、華中鉄道の経営史の研究》。東京：日本経済評論社。
堀内義隆
2001 〈日本植民地期台湾の米穀産業と工業化：籾摺・精米業の発展を中心に〉，《社會經濟史學》（東京）67(1): 23-46。
許雪姬
1995 〈臺灣華僑投資福州復興汽車公司始末：1931-1936〉，《臺灣史研究》（臺北）2(1): 51-83。
陳明通
1995 《派系政治與臺灣政治變遷》。臺北：新自然主義股份有限公司。
陳家豪
2013 〈日治時期在臺日資與民營鐵道業之改革〉，《臺灣學研究》（新北）16: 101-150。
2015 〈殖民政府、地方開發與臺人資本：以人力輕便鐵道業為分析對象（1903-1928）〉，《臺灣史研究》（臺北）22(3): 97-138。

臺北商業學校南洋南支經濟研究會（編）

1932 《第二回本島經濟事情調查報告（昭和 6 年夏期）》。臺北：臺北商業學校南洋南支經濟研究會。

臺灣省公路局（編）

1947 《一年來之臺灣公路交通》。臺北：臺灣省公路局。

臺灣省行政長官公署統計室（編）

1946 《臺灣省五十一年來統計提要》。臺北：臺灣省行政長官公署統計室。

臺灣新民報社調查部（編）

1934 《臺灣人士鑑》（日刊一週年紀念出版）。臺北：臺灣新民報社。

1937 《臺灣人士鑑》（日刊五週年紀念出版）。臺北：臺灣新民報社。

臺灣新聞社（編）

1934 《臺灣實業名鑑・第一輯》。臺中：臺灣新聞社。

臺灣總督府交通局總務課（編）

1932 《自動車に關する調查》。臺北：臺灣總督府交通局總務課。

臺灣總督府交通局鐵道部（編）

1938 《臺灣總督府交通局鐵道部：昭和十三年度年報》。臺北：臺灣總督府交通局鐵道部。

1942 《臺灣總督府交通局鐵道部：昭和十七年度年報》。臺北：臺灣總督府交通局鐵道部。

臺灣總督府官房調查課（編）

1920 《臺灣總督府第二十三統計書》。臺北：臺灣總督府官房調查課。

臺灣總督府鐵道部（編）

1912 《臺灣總督府鐵道部第十三年報（明治四十四年度）》。臺北：臺灣總督府鐵道部。

1919 《臺灣私設鐵道竝軌道關係法規類纂》。臺北：臺灣總督府鐵道部。

編者不詳

1928 《全島商工人名錄：臺北市商工人名錄（昭和三年三月現在）》。出版地不詳：出版者不詳。

蔡龍保

2008 《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》。臺北：國立臺灣師範大學歷史學系。

謝國興

2004 〈日治時期臺灣的陸上交通運輸業〉，收於洪宜勇主編，《臺灣殖民地史學術研討會論文集》，頁 14-47。臺北：海峽學術出版社。

2010 〈日治時期臺灣的鐵公路交通運輸業：兼及與朝鮮的初步比較〉，收於堀和生、中村哲編著，《日本資本主義與臺灣・朝鮮：帝國主義下的經濟變動》，頁 258-323。臺北：博揚文化事業有限公司。

2012 〈1940 年代的興南客運：日治後期到戰後初期的轉折〉，《臺南文獻》（臺南）1: 55-80。

鐵道省運輸局（編）

1928 《自動車に関する調査報告（第 2 輯）》。東京：鐵道省運輸局。

鐵道省監理局自動車第二課（編）

1943 《自動車運輸：鐵道省教授要目準據》。東京：株式會社交友社。

龔怡君

1998 《「外來政權」與本土社會：改造後國民黨政權社會基礎的形成（1950-1969）》。臺北：稻鄉出版社。

鹽見喜太郎（編）

1938 《臺灣銀行會社錄》（第 20 版）。臺北：臺灣實業興信所。

Taiwan Historical Research
Vol. 24, No. 1, pp. 77-124, March 2017
Institute of Taiwan History
Academia Sinica

Persistence of Taiwanese Capital under Industrial Rationalization and Economic Control:
Case of Transportation Industry (1929-1945)

Chia-hao Chen

ABSTRACT

Past research on the economic history of Taiwan have often highlighted the fact that Taiwanese capital was radically suppressed by the Japanese colonial authorities under rationalization of industries prior to 1937 and economic control during wartime. In recent years, scholars of the younger generation have challenged this view using case studies. Were the economic measures promulgated by the Governor-General of Taiwan from the 1930s to 1945 aimed at eliminating Taiwanese capital? Could small-scale management with flexibility and adaptability in face of various control policies fully account for the persistence and prosperity of Taiwanese capital in certain industries?

This study explores further these issues focusing on the ~~automobile~~ transportation industry. The analysis reveals that the Governor-General of Taiwan sought to curtail the excessive/unhealthy competition of the transportation industry and improve its operating efficiencies in the 1930s. The emphasis was not on replacing Taiwanese capital with Japanese capital and remained so even after the outbreak of the Second Sino-Japanese War. Instead, the Governor-General of Taiwan had his focus on efficient integration of economic resources. As a result, Taiwan's transportation industry maintained the same organization and operation as that under wartime economic controls even in the post-war era. That is, the transportation industry was operated under the Taiwanese push car railways with the emerging Taiwanese capital in the 1930s. This study concludes that the capital accumulation process of the domestic transportation industry was different from that of other industries operated by small-scale management.

Keywords: Industrial Rationalization, Economic Controls, Wartime, Taiwanese Capital, Transportation Industry

《臺灣史研究》
第 24 卷第 1 期，頁 125-170
民國 106 年 3 月
中央研究院臺灣史研究所

從山地到山腳：排灣族與魯凱族的社會網絡與集體遷村*

葉高華**

摘　要

本文全面整理 1931 年以來排灣族與魯凱族的集體遷村史，並探討遷村地點的配置是否符合部落原有的地緣關係與社會網絡。霧社事件後，將山地原住民遷下山成為政府的基本方針。首當其衝者，是日本人視為最難管理的布農族與泛泰雅族群。進入 1940 年代，日本統治者將矛頭轉向排灣族與魯凱族，推出大規模的集團移住計畫。這些計畫完全不尊重部落原有的地緣關係與社會網絡，包含大量跨領域的遠距離移住，甚至將許多敵對部落結合起來。隨著日本戰敗，這些計畫並未完成。國民黨政府雖然延續將山地原住民遷下山的政策，但並非執行日本統治者未完成的計畫。戰後的遷村顯得較尊重原住民的意願，大部分案例符合部落原有的地緣關係與社會網絡。2009 年的莫拉克颱風再度迫使仍留在山上的原住民遷徙下山。然而，以家戶為單位的永久屋分配機制造成部落的裂解與離散。如今，大多數排灣族與魯凱族人已離開山地，沿著中央山脈兩側山腳地帶分布。

關鍵詞：族群史、歷史社會學、社會網絡分析、歷史 GIS

---

* 本研究由科技部專題研究計畫（MOST-103-2410-H-110-057）資助。本文初稿曾於 2015 年 11 月 21 日在中央研究院臺灣史研究所主辦之「第四屆族群、歷史與地域社會」學術研討會發表，感謝詹素娟的邀稿與建言。此外，李重志與匿名審查人對本文初稿多所建言，筆者由衷感謝。唯本文未竟之處，皆為筆者之責。

** 國立中山大學社會學系助理教授

來稿日期：2016 年 7 月 15 日；通過刊登：2017 年 2 月 6 日。

一、緒論
二、1931 年的狀況
三、1931-1938 年：暴風雨前的寧靜
四、半途而廢的東部開發計畫
五、1939-1943 年：愈演愈烈
六、1944 年：終極計畫
七、戰後：蕭規曹隨？
八、莫拉克之後：天災？人禍？
九、結論

一、緒論

> 五十多年前，國民政府曾把我們遷下來，說要開採相思樹，還有要改善我們對外交通什麼的。後來有人發現，那波在風災後發生危險的部落，都是政府遷村後的地點，原鄉反而沒受到什麼影響。後來我 vuvu（奶奶）用母語跟我說——我印象一直很深刻——ajlja pana，sengelit ta nimadju djalan a sicuwayan（那條河，會想念他原本的路）。我才恍然大悟，我們遷來的地方原本是一條河……[1]

來義部落青年 Giyav Salingaulj 沒有遺忘其部落因官方政策而遷村的歷史。他的奶奶告訴他，遷村地點原本是河流的路，才會遭到大水吞噬。2009 年莫拉克颱風重創許多排灣族與魯凱族部落。災後，包括 Giyav Salingaulj 在內的許多人開始流傳一種說法：「過往被政府遷村過的部落，災情遠比舊部落嚴重」。[2] 環境運動

---

[1] 陳亭瑄，〈在「行動」與「認同」之間：專訪 Giyav Salingaulj（魏奕杰）〉（2013 年 12 月 10 日），《臺大意識報》066 刊，下載日期：2015 年 11 月 5 日，網址：http://cpaper-blog.blogspot.tw/2013/12/giyav-salingaulj.html。

[2] 陳永龍，〈重建應尊重部落主體精神〉，《蘋果日報》，2009 年 8 月 21 日，A28 版。

者周克任的措辭更為強烈：「為何所有舊部落經歷莫拉克風災，竟然地基毫髮無損？……反觀各個新部落，在莫拉克後竟一一成為災區！」[3] 這說法具有普遍性嗎？還是只適用於個案？在全面釐清各部落的遷村史之前，我們很難判斷。如今，大多數排灣族與魯凱族部落已遷離山地，沿著中央山脈兩側山腳排列。這些部落是什麼時候從哪裡遷下山？

時間回到 1931 年。受到霧社事件的刺激，臺灣總督於這一年發布「理蕃政策大綱」，將集團移住（集體遷村）列為施政重點。[4] 從此，大量山地原住民被迫離開傳統領域，遷移至山腳地帶。首當其衝者，是日本人視為最難管理的布農族與泛泰雅族群（含賽德克族、太魯閣族）。根據陳正祥與孫得雄的計算，1930 年代集團移住的人口當中，布農族占 51%；泛泰雅族群占 39%。[5] 到了 1940 年代，隨著布農族與泛泰雅族群的集團移住大致安排就緒，統治者將目標轉向中央山脈南段的排灣族與魯凱族。不久，日本戰敗而撤離臺灣，未能完成這兩族的集團移住計畫。但是改朝換代後，國民黨政府仍然延續將山地原住民遷徙下山的政策。因此，排灣族與魯凱族的遷村大多是在戰後完成的。

當排灣族與魯凱族開始大規模遷村時，相關史料因戰爭而殘缺不全。到了戰後，政府又疏於記錄遷村情形。因此，年代較晚近的排灣族與魯凱族遷村史反而曖昧不明。[6] 本文的第一個目的，就是要全面整理 1931 年以來排灣族與魯凱族的各部落，是在什麼時間、從哪裡遷移到哪裡。本文聚焦於政府介入下的集體遷村，無法窮舉所有個別家戶的遷移事件。以 1931 年作為敘事起點，是因為從此以後政府介入遷村的強度遠超過以往。另一方面，1931 年之前的部落遷移在《臺灣高砂族系統所屬の研究》與《高砂族調查書・第五編》當中已有全面性的整理。[7]

---

[3] 周克任，〈重建的部落密碼：藏諸大武山林的古老地理資訊系統〉（2013 年 6 月 14 日），「共築方舟：氣候變遷調適入口網」，下載日期：2016 年 7 月 6 日，網址：http://www.tcap.ndc.gov.tw/climate-change-aspects/cca-taiwan-case/item/478-2013-10-15-03-57-21.html。

[4] 臺灣總督府編，《理蕃政策大綱》（臺北：該府，1931），頁 2。

[5] 陳正祥、孫得雄，〈臺灣人口之分佈及其變遷〉，收於陳正祥、孫得雄、蔡曉畊，《臺灣的人口》（臺北：南天書局有限公司，1997），頁 190。

[6] 即使是官方出版的《臺灣原住民史：排灣族史篇》、《重修屏東縣志：原住民族》、《臺東縣史：排灣族與魯凱族篇》，對於遷村的時間與空間分布都含糊其詞。參見童春發，《臺灣原住民史：排灣族史篇》（南投：臺灣省文獻委員會，2001）；台邦・撒沙勒，《重修屏東縣志：原住民族》（屏東：屏東縣政府，2014）；傅君纂修，《臺東縣史：排灣族與魯凱族篇》（臺東：臺東縣政府，2001）。

[7] 臺北帝國大學土俗人種學研究室調查，《臺灣高砂族系統所屬の研究》（東京：刀江書院，1935）；臺灣總督府警務局理蕃課編，《高砂族調查書・第五編：蕃社概況、迷信》（臺北：該課，1938）。

遷村不只是改變部落的地理位置，往往也牽動部落內或部落間的社會關係。筆者針對布農族與泛泰雅族群的研究揭露，日本統治者藉由集團移住將許多部落分割、許多親密往來的部落分離，還將許多沒有交情的部落併在一起。[8] 排灣族與魯凱族是否也有類似遭遇呢？關於這個問題，葉神保有相當出色的報導。他的部落屬於大龜文（內文）社群，在日本統治之下被迫從現在的屏東縣獅子鄉遷移到臺東縣達仁鄉。他的生活經驗使他感到奇怪：

> 為何附近的村落沒有親戚，各種祭典如五年祭也沒有我們的份，而且說話的腔調不同……這「非我族類」的陰影，不僅是我個人感觸，可能持續地發生在很多內文社群後裔的心頭裡。[9]

這些從中央山脈西側移到東側的人們，不僅與周遭人群格格不入，也因地理阻隔與原居地的親戚疏離。[10] 另一方面，葉神保指出：

> 這一期的遷徙帶給排灣人最大的困擾，就是把淵源不同的傳統部落雜居在一起，致使新興社區各自擁護自己的頭目而角力，影響社區和諧發展。[11]

相較於鉅觀研究關注國家如何統治原住民，[12] 以及微觀研究關注某（些）部落的遷村記憶與社會生活轉變，[13] 本文介於兩個層次之間。筆者無法鉅細靡遺提供每個部落的遷村故事，而是指出每個部落在地理空間與社會網絡結構中的位置，並探討國家力量如何透過集體遷村操控其位置。換言之，筆者試圖搭起鉅觀

---

8 葉高華，〈分而治之：1931-1945 年布農族與泛泰雅族群的社會網絡與集團移住〉，《臺灣史研究》（臺北）23: 4（2016 年 12 月），頁 123-172。

9 葉神保，〈排灣族 caqovoqovolj（內文）社群遷徙與族群關係的探討〉（花蓮：國立東華大學族群關係與文化研究所在職專班碩士論文，2002），頁 2。

10 葉神保，〈排灣族 caqovoqovolj（內文）社群遷徙與族群關係的探討〉，頁 8。

11 葉神保，〈排灣族 caqovoqovolj（內文）社群遷徙與族群關係的探討〉，頁 41。

12 近藤正己，《総力戦と台湾：日本植民地崩壊の研究》（東京：刀水書房，1996）；胡曉俠，〈日據時期理蕃事業下的原住民集團移住之研究〉（桃園：中原大學建築學研究所碩士論文，1996）；李文良，〈帝國的山林：日治時期臺灣山林政策史研究〉（臺北：國立臺灣大學歷史學研究所博士論文，2001）。

13 例如：石磊計畫主持，《遷徙與適應：三和、平和與排灣三村居民遷村後調適問題之研究》（臺北：中央研究院民族學研究所，1998）；葉神保，〈排灣族 caqovoqovolj（內文）社群遷徙與族群關係的探討〉；張金生，〈新化：一個排灣族部落的歷史〉（花蓮：國立東華大學族群關係與文化研究所碩士論文，2002）；台邦‧撒沙勒，《魯凱族好茶部落歷史研究》（新北：原住民族委員會；臺北：國史館；南投：國史館臺灣文獻館，2016）。

研究與微觀研究的橋樑，使各個部落的遷村故事能結構性地連結起來。這是本文的第二個目的。由於排灣族與魯凱族的集體遷村跨越不同時代，本文也將比較不同時代的差異。特別是，戰後的集體遷村是延續日本時代的模式？還是改弦易轍？

本文整合的資訊包括 1931 年各部落的系統所屬、地理位置與社會關係，以及何時遷往何地。系統所屬主要依據移川子之藏、馬淵東一、宮本延人合著的《臺灣高砂族系統所屬の研究》。遷村前的地理位置主要依據大日本帝國陸地測量部製作的「五萬分一地形圖」。其中，研究區域的部分範圍為 1927-1928 年實地測量；部分範圍為 1944 年根據「蕃地地形圖」與航空照片編纂。[14] 社會關係方面，《高砂族調查書・第五編》詳細記載 1931 年每個部落分別與哪些部落具有親密關係、支配關係或敵對關係。筆者將這些文字描述轉換成社會網絡圖，以節點代表部落，節點之間的連線代表親密、支配或敵對關係。如此，我們便能透過視覺觀察社會網絡的結構。[15]

遷村史料方面，1941 年版《高砂族授產年報》列出當時已完成與正在進行的集團移住案例。[16] 之後，臺灣總督府陷入戰爭泥沼，無力再出版相關文獻。幸好，目前尚存兩份未出版的集團移住計畫書手稿，補充了戰爭時期的集團移住資訊。其中一份是「促進國策事業並有助於東部開發之蕃社移住集團計畫」的手稿，擬於 1940-1941 年將屏東地區的若干部落遷移到臺東。[17] 更重要的一份名為〈高雄州高砂族第二次集團移住計畫書〉，不僅完整列出截至 1943 年屏東、潮州、恆春三郡（今屏東縣範圍）的集團移住情形，更詳細說明 1944-1948 年的移住藍圖。[18] 1966 年，衞惠林與王人英出版《臺灣土著各族近年人口增加與聚落移動調查報告》，為後人留下戰後初期的原住民遷村紀錄。[19] 這份史料在大龜文社群與臺東縣部分

---

14 關於這套地形圖的介紹，參見黃清琦，〈日治後期臺灣《五萬分一地形圖》導讀〉，收於郭俊麟主編，《臺灣舊版地形圖選錄》（臺北：國立臺灣大學圖書館，2013），頁 51-68。

15 方法詳見葉高華，〈分而治之：1931-1945 年布農族與泛泰雅族群的社會網絡與集團移住〉，頁 127-128。

16 臺灣總督府警務局編，《高砂族授產年報・昭和十六年版》（臺北：該局，1942），頁 10-27。

17 〈國策的事業促進竝東部開發ニ資スル蕃社移住集團計劃說明〉（未刊稿，新北：國立臺灣圖書館藏），索書號：0751 146，與另一份〈昭和十二年十月調製既住ノ蕃社集團移住狀況調〉（未刊稿）一起合訂。

18 〈高雄州高砂族第二次集團移住計畫書〉，《日據政府高砂族集團實施移住卷宗》（未刊稿，臺北：中央研究院民族學研究所圖書館特藏室藏），索書號：T 536.29 2037。

19 衞惠林、王人英，《臺灣土著各族近年人口增加與聚落移動調查報告》（臺北：國立臺灣大學文學院考古人類學系，1966），頁 100-102。

仍有疏漏，筆者分別透過葉神保、趙川明與傅君的調查補足資訊。[20]

需要特別說明的是，今太麻里鄉與大武鄉自 1920 年起就編入平地，不在集團移住政策的範圍內。但是對照新舊地形圖，可發現當地許多部落曾就近移動位置。此外，今滿州鄉的排灣族被日本人歸為熟蕃／平埔族，不在「理蕃行政」的管轄內，[21] 也就不會出現在「理蕃機構」編纂的官方史料中。職是之故，本研究的處理範圍也不包含滿州鄉的排灣族。

在日文史料中，原住民部落名稱大多以片假名書寫，但讀音往往偏離原住民族語的發音。筆者儘可能將這些片假名改寫為原住民族語的羅馬拼音。其中，西部排灣族採用華阿財（來自屏東縣高士部落）為《番族慣習調查報告書第五卷》復原的拼音。[22] 唯為書寫方便，本文將喉塞音「ʔ」改寫為「'」。該報告書未包含東部，這部分採用葉神保（來自臺東縣安朔部落）為《高砂族調查書‧蕃社概況》復原的拼音。[23] 由於原住民族語地名並未標準化，這些羅馬拼音只是推擬歷史上曾出現過的聲音。現代發音可能已經改變，而各地方言的發音也有所差異。請讀者謹記這點限制。另一方面，魯凱族部落名稱採用台邦‧撒沙勒（來自魯凱族好茶部落）的寫法。[24] 最後，我將各部落在日文史料中的名稱、羅馬拼音、今日名稱、系統所屬、集團移住情形，統整於附表中。

二、1931 年的狀況

根據上一節說明的史料，圖一繪出 1931 年排灣族與魯凱族的部落分布，並按照系統或地區標以不同顏色。魯凱族的茂林、多納、萬山（下三社群）因位置偏離其他部落，超出地圖範圍。圖二顯示各部落之間的親密關係或支配關係，構

---

20 葉神保，〈排灣族 caqovoqovolj（內文）社群遷徙與族群關係的探討〉；趙川明，〈臺東原住民部落遷移初探：1896-1960〉，收於鄧憲卿主編，《臺灣族群變遷研討會論文集》（南投：臺灣省文獻委員會，1999），頁 37-51；傅君纂修，《臺東縣史：排灣族與魯凱族篇》。

21 黃唯玲，〈日治時期「平地蕃人」的出現及其法律上待遇（1895-1937）〉，《臺灣史研究》（臺北）19: 2（2012 年 6 月），頁 99-150。

22 臺灣總督府臨時臺灣舊慣調查會原著、中央研究院民族學研究所編譯、蔣斌主編，《番族慣習調查報告書‧第五卷：排灣族（第一冊）》（臺北：該所，2003）。

23 臺灣總督府警務局理蕃課原著、中央研究院民族學研究所編譯，《高砂族調查書：蕃社概況》（臺北：該所，2011）。

24 台邦‧撒沙勒，《魯凱族好茶部落歷史研究》，頁 11-12、67-72。

成一般意義下的社會網絡圖。[25] 另一方面，排灣族與魯凱族部落間的敵對關係密集到可以交織成網。圖三描繪此種特殊的負面社會網絡。由於並非每個部落都有仇敵，圖三繪出的部落數量少於圖二。

排灣族分為 Raval 與 Butsul 兩個系統。前者分布於排灣族領域的最北端，只有 Paridrayan（大社[26]）、Tjevasavasai／Sivaratj（青山[27]）、Ljinglipan（安坡[28]）、Sagaran（口社）等部落而已。不過，Raval 系統與魯凱族的界線很模糊。移川等人認為 Tjesepaiwan（上排灣）、Tjukuvulj（德文）、Kinidjaluan 等部落同時擁有 Raval 系統與魯凱族的成分。[29] 戰後，排灣族與魯凱族分家。從人口普查的結果來看，這三個部落的人口大多歸入排灣族，[30] 因此也可視為 Raval 系統部落。

除了上述部落，其他排灣族部落全屬於 Butsul 系統。由於分布甚廣，該系統可根據區域分為北排灣、中排灣、南排灣、東排灣。其中，南排灣可再細分為大龜文、Sabdek、Parilarilao 三群。

在社會網絡結構中，Raval 系統與 Butsul 系統頗為隔閡（圖二）。Paridrayan（大社）可說是 Raval 系統的樞紐，唯其與 Tjevasavasai／Sivaratj（青山）的關係並不融洽（圖三）。此外，Tjukuvulj（德文）與 Sagaran（口社）也是水火不容，其影響在後文還會提到。

北排灣的社會網絡相當鬆散（圖二），許多部落之間甚至是敵對的（圖三）。尤其，Valjelu（馬兒）與周遭的 Masilidj（北葉）、Sanzangale、Su-Paiwan（筏灣／排灣）、Padain（高燕）、Calisi（射鹿）、Piyuma（平和）為敵；Piyuma 則與 Valjelu 、Makazayazaya（瑪家）、Padain、Calisi 為敵。

---

25 支配關係具有方向性。但為了簡化圖形，圖二省略支配關係的箭頭。

26 大社人也自稱 Tavaran（達瓦蘭）。達瓦蘭其實是大社的發源地，位於 1931 年大社位置的北方。參見臺灣總督府警務局理蕃課編，《高砂族調查書・第五編：蕃社概況、迷信》，頁 215。

27 這兩個部落於 1932 年合併為「サモハイ」（samohai）。戰後，「サモハイ」音譯為「沙漠」。也許是意象不佳，後更名為意象相反的「青山」。

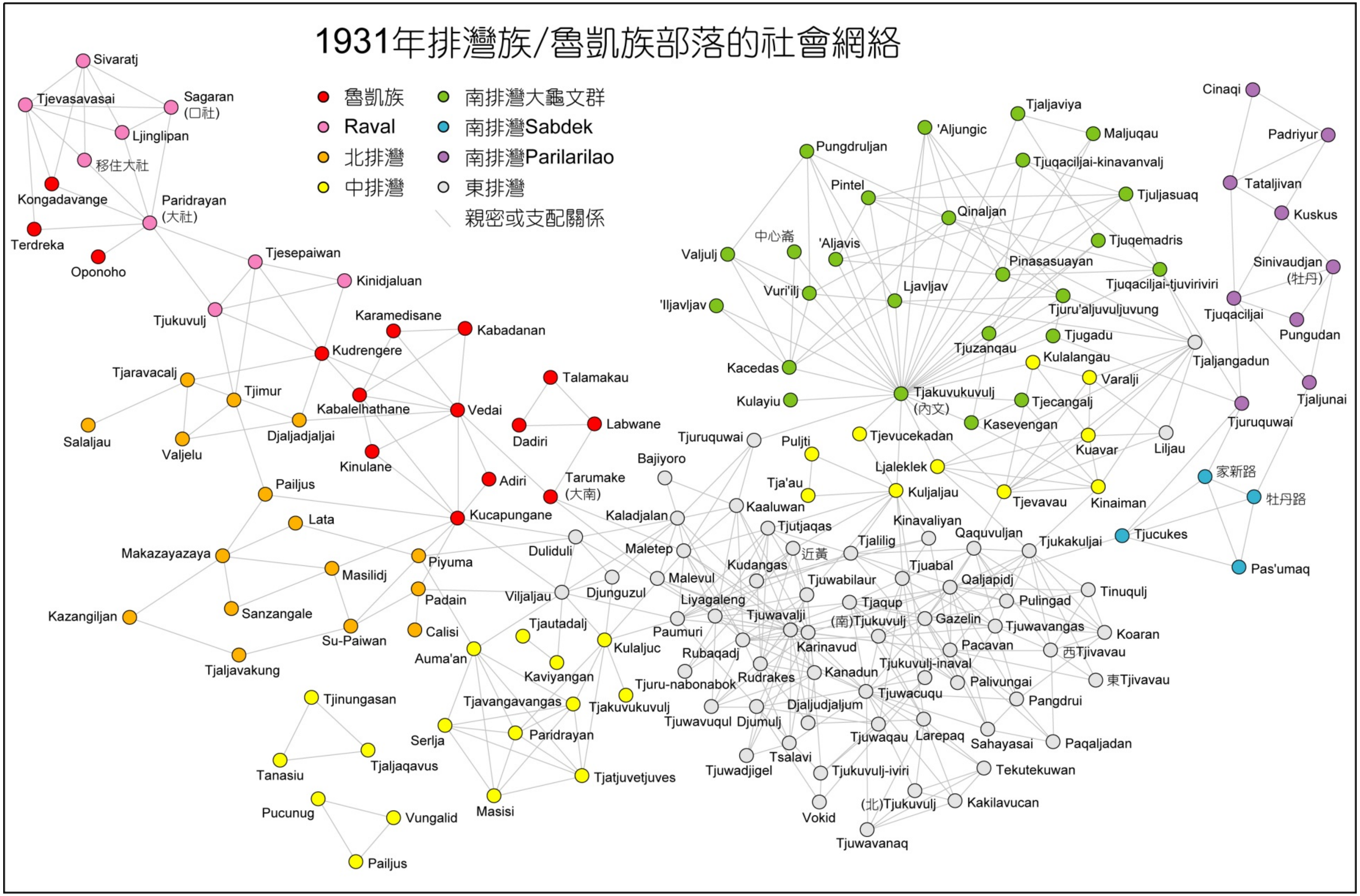
28 漢人稱此部落為「紅目仔社」。日本人根據閩南語發音轉譯為「アンバカ」（anbaka）。戰後，「アンバカ」又音譯為「安坡」。

29 臺北帝國大學土俗人種學研究室調查，《臺灣高砂族系統所屬の研究》，頁 251-252。

30 戰後，這三個部落合併為「德文村」。2000 年人口普查資料顯示，德文村有排灣族 421 人、魯凱族 85 人。資料由行政院主計總處提供。

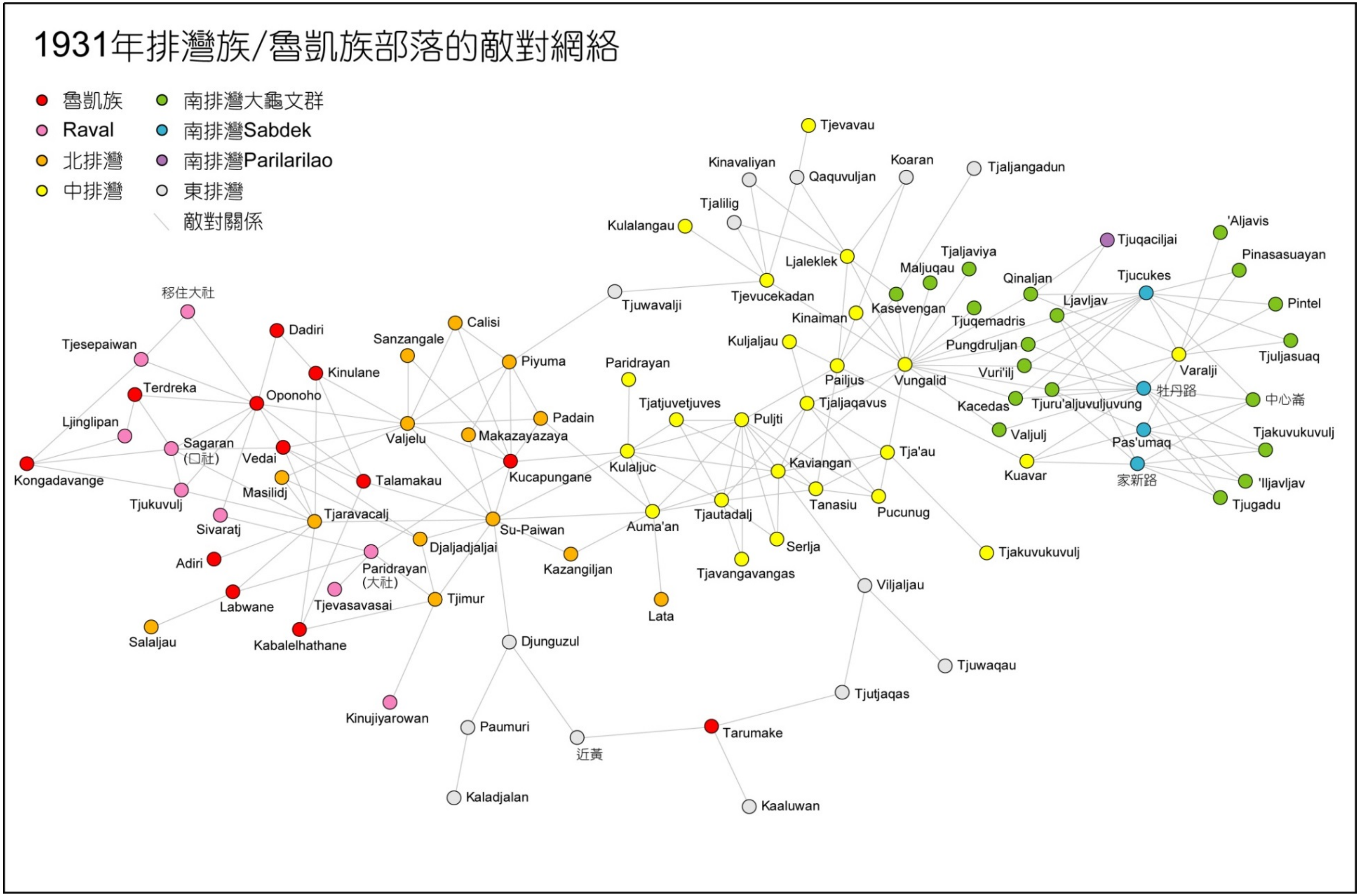
圖一　1931 年排灣族與魯凱族部落

資料來源：綜合大日本帝國陸地測量部，「五萬分一地形圖」（東京：部分範圍為 1929 年大日本帝國陸地測量部發行，部分範圍為 1944 年參謀本部製版、1945 年臺灣軍司令部複製）；《臺灣高砂族系統所屬の研究》繪製。（以下來源皆省略編著者，首次出現除外）



圖二　1931 年排灣族／魯凱族部落的社會網絡

資料來源：綜合《高砂族調查書・第五編：蕃社概況、迷信》、《臺灣高砂族系統所屬の研究》繪製。



圖三　1931 年排灣族／魯凱族部落的敵對網絡

資料來源：綜合《高砂族調查書・第五編：蕃社概況、迷信》、《臺灣高砂族系統所屬の研究》繪製。

中排灣的社會網絡四分五裂（圖二），甚至處於爭端的核心（圖三）。由此可見，中排灣純粹是地理區劃，不具有社群的意義。北側的 Kulaljuc（泰武）、Tjakuvukuvulj、Auma'an／Tjavangavangas／Paridrayan／Tjatjuvetjuves（萬安）、Serlja（安平）、Masisi（瑪仕）可視為一次團體（圖二）。南側的 Tjevucekadan（七佳）、Ljaleklek（力里）不如說是在南排灣大龜文群的勢力範圍內。介於兩者之間的 Tjaljaqavus（內社／來義[31]）、Tjinungasan、Tanasiu（丹林）自成一孤立的小圈子，Pucunug（文樂）、Vungalid（望嘉）、Pailjus（下白鷺）是另一孤立的小圈子，且兩個小圈子都跟周遭的部落為敵（圖三）。值得注意的是，這幾個部落的所在地正是傳說中 Chimo 族的核心區域。[32] 另一方面，Kuljaljau（古樓）與東排灣的 Tjuabal（土坂）[33] 關係密切（圖二），其影響在後文還會提到。

南排灣的 Tjakuvukuvulj（大龜文／內文）可說是排灣族中勢力最大的部落，其頭目支配整個大龜文群。Kasevengan（率芒／士文）及其分社 Tjecangalj（南平）、Tjuzanqau 嚴格來說只是大龜文的「藩屬」，[34] 但移川等人將其歸入廣義的大龜文群。另一方面，Sabdek 群雖然在區域上同屬南排灣，但與大龜文群勢如水火（圖三）。Parilarilao 群在社會網絡結構中則如同其地理位置，位處邊陲（圖二）。

東排灣的社會網絡相當緊密，且更令人驚訝的是，居於北排灣與南排灣之間（圖二）。反觀中排灣雖然地理位置居於北排灣與南排灣之間，但在社會關係上並非如此。移川等人認為 Tjuwavalji（太麻里）、Karinavud（猴子蘭／香蘭）、Rubaqadj（羅打結／北里）、Liyagaleng（鴨子蘭）、Tjuwavuqul（大武窟）、Kanadun（虷子崙／金崙）等部落屬於排灣化卑南族。[35] 在社會網絡結構中，我們看不出這些部落與東排灣部落有任何區隔，因此本文將其歸入東排灣。另一方面，Liljau（出水坡）與 Tjaljangadun 雖然位於東部，但明顯與其他東排灣部落不是同群。事實上，兩者稍早前才分別由中排灣的 Kuavar（古華）與 Ljaleklek（力

---

31 漢人稱此部落為「內社」。日本人根據閩南語發音轉譯為「ライ」(rai)。戰後，「ライ」又音譯為「來義」。

32 臺北帝國大學土俗人種學研究室調查，《臺灣高砂族系統所屬の研究》，頁 282-285。

33 葉神保誤將「トコボル」譯為土坂（參見臺灣總督府警務局理蕃課原著、中央研究院民族學研究所編譯，《高砂族調查書：蕃社概況》）。事實上，該社位於今臺東縣大武鄉愛國埔附近，並非土坂。移川等人將其記為 Cokovol，對應本文的拼音系統為 Tjukuvulj。土坂的片假名應是「トアバル」。

34 葉神保，〈排灣族 caqovoqovolj（內文）社群遷徙與族群關係的探討〉，頁 133-138。

35 臺北帝國大學土俗人種學研究室調查，《臺灣高砂族系統所屬の研究》，頁 371-379。

里）分出。[36] 此外，Tjaljangadun 東南方有個小部落 Kalaban（加羅板），雖然在行政上歸屬 Tjaljangadun，但來自南排灣大龜文群。[37]

通稱下三社群的 Terdreka（茂林[38]）、Kongadavange（多納[39]）、Oponoho（萬山）雖然歸類為魯凱族，但與其他魯凱族部落不相往來。甚至，這三個部落之間也是行同陌路（圖二），能否稱為社群都有問題。直到最近，其他魯凱族人仍然認為：「他們不是魯凱族的，分錯了」。[40] 而這三個部落本身也缺乏同族意識。[41] 另一方面，位處深山的 Talamakau、Dadiri、Labwane（大武）與下游的魯凱族部落缺乏交情，自成一國。除了上述六個部落，Vedai（霧臺）與其他所有魯凱族部落都很親密，成為該族社會網絡的樞紐。

三、1931-1938 年：暴風雨前的寧靜

1930 年代，集團移住的主角是布農族與泛泰雅族群。此時排灣族與魯凱族的遷村案例不多，且移住地都在原址附近（圖四），相當符合部落原有的地緣關係與社會網絡。以下按移住地位置，由北往南依序說明。

（1） 1935 年，Tjimur、Tjaravacalj、Salaljau 就近移到三地門現址。[42]

（2） 1934-1935 年，Su-Paiwan（筏灣／排灣）的 52 戶與 Makazayazaya（瑪家）的 50 戶一起遷往山腳地帶，建立 Wakaba（涼山）。[43]

（3） 1932 年，Pailjus（白露）、Tjaljavakung（崑山）分別就近移到現址。[44]

（4） 1935 年，Tjautadalj 與部分 Kaviyangan（佳平）就近移到 Abutan（舊武潭）。[45]

---

36 臺灣總督府警務局理蕃課編，《高砂族調查書・第五編：蕃社概況、迷信》，頁 354-355。

37 臺灣總督府警務局理蕃課編，《高砂族調查書・第五編：蕃社概況、迷信》，頁 355。

38 漢人稱此部落為「芒仔社」。日本人根據閩南語發音轉譯為「マガ」（maga）。戰後，「マガ」又音譯為「瑪雅」。1957 年，瑪雅更名茂林。

39 漢人稱此部落為「墩仔社」。日人根據閩南語發音轉譯為「トナ」（tona）。戰後，「トナ」又音譯為「多納」。

40 王美青編著，《魯凱族》（臺東：國立臺灣史前文化博物館，2004），頁 3。

41 王美青編著，《魯凱族》，頁 28。

42 〈高雄州高砂族第二次集團移住計畫書〉，第三表屏東郡ノ部。

43 臺灣總督府警務局編，《高砂族授產年報・昭和十六年版》，頁 20-21。

44 〈昭和十二年十月調製既住ノ蕃社集團移住狀況調〉。〔按：《高砂族授產年報》漏列 Tjaljavakung 的遷移〕。

45 臺灣總督府警務局編，《蕃社戶口》（臺北：該局，1934 年版，以下省略編著者與出版資訊），頁 27 記載 Kaviyangan 108 戶、Tjautadalj 32 戶。《蕃社戶口》（1935 年版），頁 30 新增 Abutan 45 戶、Kaviyangan 減為 84 戶、Tjautadalj 消失。

Tjautadalj 是 Kaviyangan 的分社，關係緊密。

（5） 1931-1935 年，Ljaleklek（力里）的 74 戶移到海拔較低處，建立 Kinaiman（舊歸崇）。[46]

（6） 1938 年，Kulalangau 遷往 Kasevengan（率芒／士文）。[47]

（7） 1932-1933 年，Tjaljangadun 的 18 戶遷往 Liljau（出水坡）。[48] 兩者原本就很親密（圖二）。

（8） 1934-1935 年，'Aljungic（阿塱衛／安朔）移到海拔較低的現址。[49]

（9） 1931-1934 年，Sinivaudjan（牡丹）與 Tjaljunai（女仍）遷往牡丹現址。[50] 後者是前者的分社，關係緊密。

（10）1935 年，Tjuqaciljai（頂加芝來）與 Tataljivan（竹社）遷往石門現址。[51] 兩者原本就很親密。

（11）1935 年，Kuskus（高士）就近移到現址。[52]

另外，有一段插曲值得一提。1934 年 12 月 25 日，Raval 系統的 Tjukuvulj（德文）有個少女失蹤。由於 Tjukuvulj 人與 Sagaran（口社）人交惡（圖三），前者認定少女遭到後者殺害。三天後，Tjukuvulj 人襲擊 Sagaran 人，砍下兩個人頭。此事讓後者非常激憤。警務局連忙介入調停，強迫加害者及其家屬共 34 人遷移到地理距離和社會距離都非常遙遠的南排灣牡丹社。隨後，Tjukuvulj 與 Sagaran 舉行和解儀式。[53] 該事件雖不屬於集團移住，但揭露日本統治者擅長利用遷移作為操控社會關係的手段。

---

46 臺灣總督府警務局編，《高砂族授產年報・昭和十六年版》，頁 16-17。

47 臺灣總督府警務局編，《高砂族授產年報・昭和十六年版》，頁 24-25。

48 臺灣總督府警務局編，《高砂族授產年報・昭和十六年版》，頁 18-19。

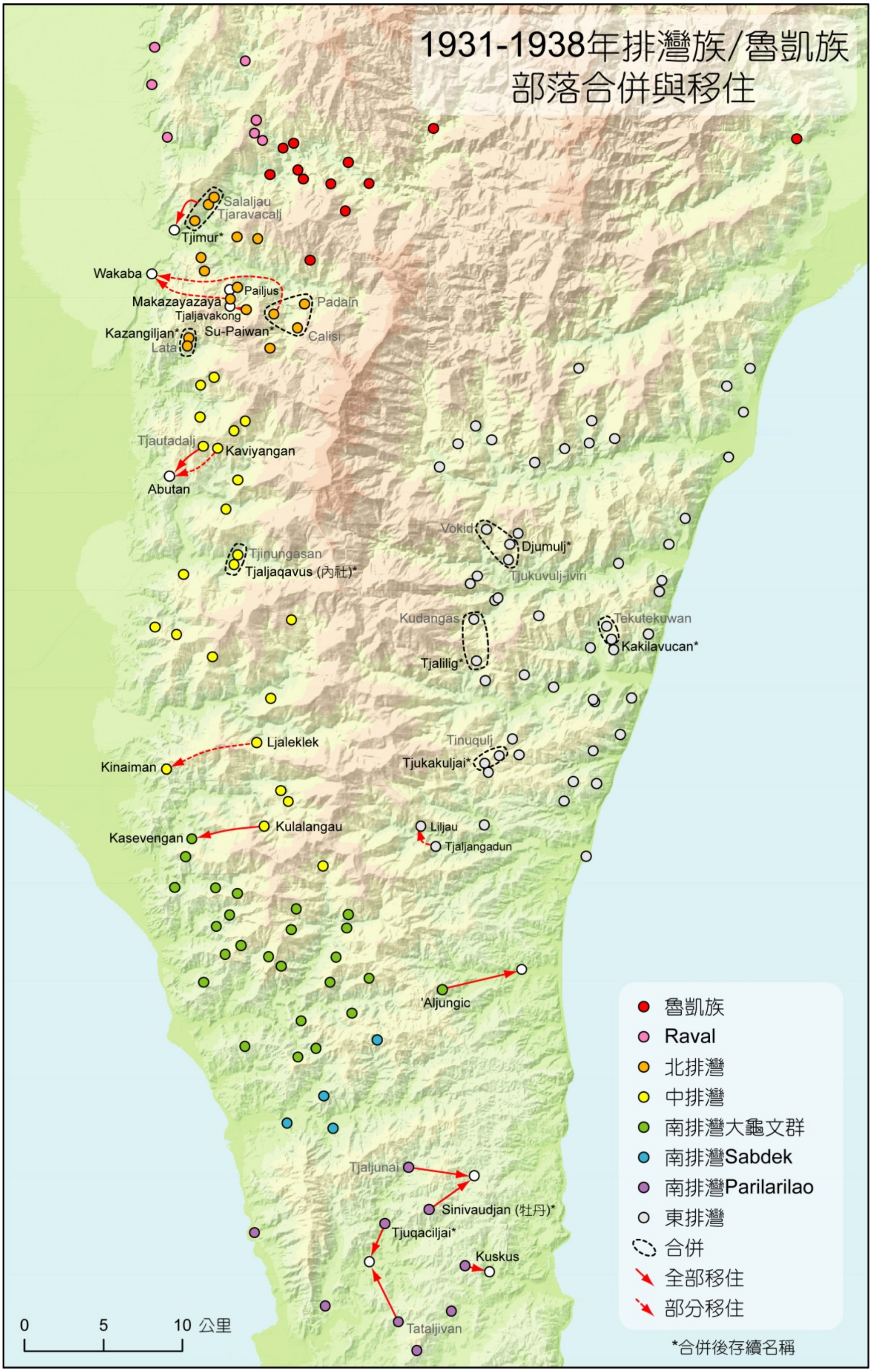
49 臺灣總督府警務局編，《高砂族授產年報・昭和十六年版》，頁 20-21。戰後初期'Aljungic 原本音譯為「安朗」，但抄寫錯誤成「安朔」。參見傅君纂修，《臺東縣史：排灣族與魯凱族篇》，頁 147。

50 臺灣總督府警務局編，《高砂族授產年報・昭和十六年版》，頁 16-19。

51 〈高雄州高砂族第二次集團移住計畫書〉，第三表恆春郡ノ部。

52 〈高雄州高砂族第二次集團移住計畫書〉，第三表恆春郡ノ部。

53 理番の友發行所，〈カウ社蕃人殺害事件漸く解決す〉，《理蕃の友》（臺北）4: 8（1935 年 8 月），頁 11。Tjukuvulj 人移住的地方現稱上牡丹，與 Sinivaudjan 所在的下牡丹有一點區別。參見石磊計畫主持，《族群接觸與族群關係：大梅、牡丹、旭海三個聚落的比較研究》（臺北：行政院原住民族委員會，1999），頁 94。



圖四　1931-1938 年排灣族／魯凱族部落合併與移住

資料來源：綜合「五萬分一地形圖」、《臺灣高砂族系統所屬の研究》、《高砂族授產年報・昭和十六年版》、〈高雄州高砂族第二次集團移住計畫書〉、《蕃社户口》繪製。

四、半途而廢的東部開發計畫

時間邁入 1930 年代尾聲，日本統治者擬定「促進國策事業並有助於東部開發之蕃社移住集團計畫」(以下簡稱東部開發計畫)，預計於 1940-1941 年將高雄州的 8 個部落遷移到臺東廳（圖五)。該計畫列舉三個理由：其一，高雄州將以 1,300 餘萬圓經費完成下淡水溪（高屏溪）治水工程，擔心上游的原住民破壞水土保持，使治水工程功虧一簣，因此希望移走原住民。其二，高雄州適合移住的地點已被官營或民間事業用地占滿。其三，臺東廳人口稀薄，勞力供應不足，導致國策事業進度緩慢，因此希望接收高雄州的移民。[54] 東部開發計畫擬遷移的 8 個部落及其移住地如下：

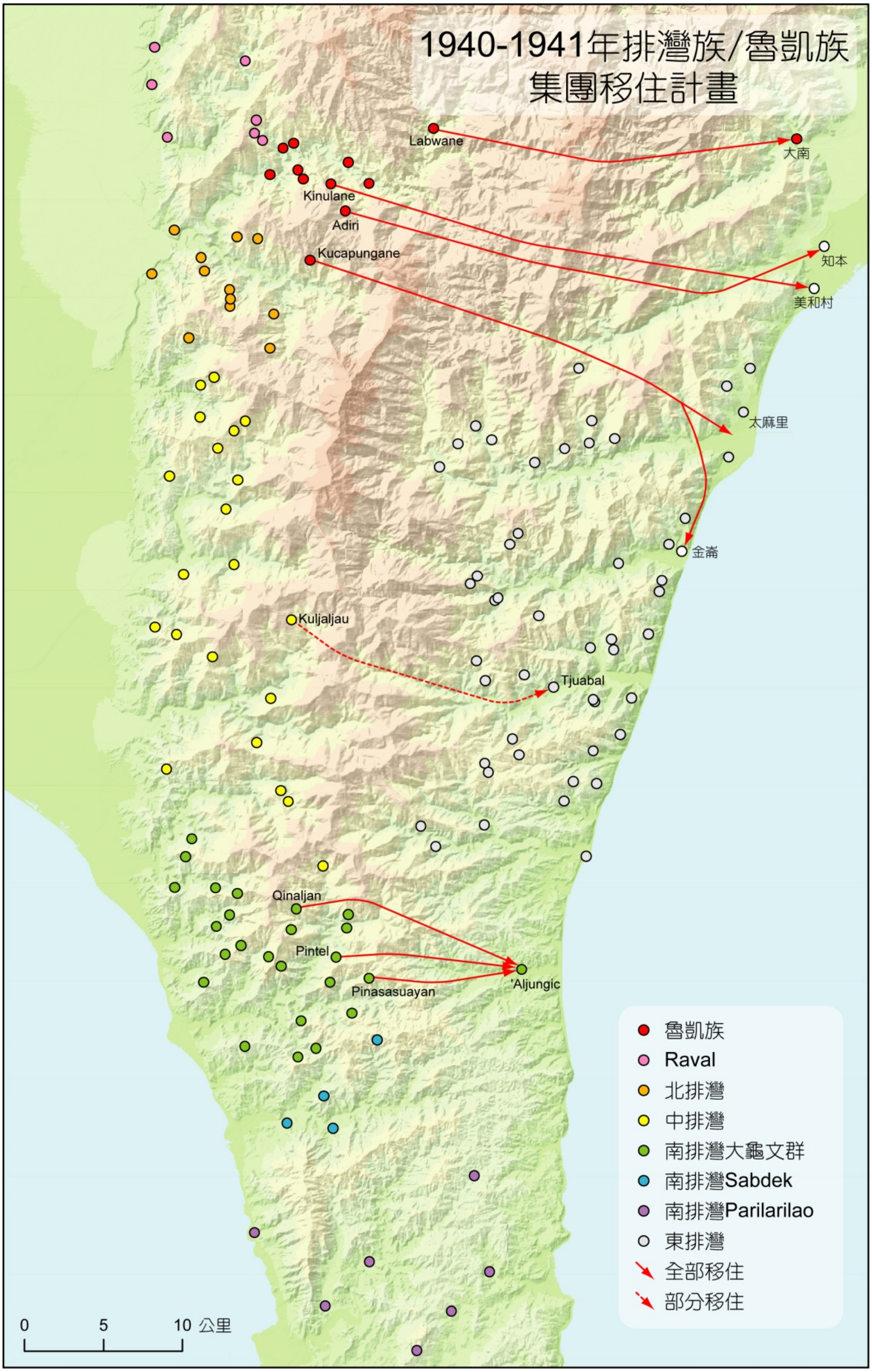
（1） 擬於 1940 年將 Qinaljan（根也燃）、Pintel（中麻里巴）、Pinasasuayan（內麻里巴）全部遷往 'Aljungic（阿塱衛／安朔）。後來，這個構想大部分實現（詳見下一節）。上述幾個部落原本就擁有直接或間接的親密關係（圖二），或許使移住得以順利進行。

（2） 擬於 1940 年將 Kuljaljau（古樓）的 45 戶遷往 Tjuabal（土坂)。後來，這個構想也實現了（詳見下一節)。第二節曾特別指出，Kuljaljau 與 Tjuabal 關係密切。這或許是移住順利完成的原因之一。

（3） 擬於 1940 年將 Labwane（大武）遷往 Tarumake（大南／東興）。從事後結果來看，這個計畫無疾而終，原因不得而知。

（4） 擬於 1941 年將 Adiri（阿禮）遷往知本、Kinulane（吉露）遷往美和村、Kucapungane（好茶）遷往太麻里與金崙。這些構想均以失敗作收。我們不難想像，將魯凱族人打散並移到毫無淵源的異域，勢必引起強烈的抗拒。遺憾的是，原住民在官方史料中是被消音的。我們並不清楚他們是否曾經採取什麼行動。

54 〈國策的事業促進竝東部開發ニ資スル蕃社移住集團計劃說明〉。



圖五　1940-1941 年排灣族／魯凱族集團移住計畫

資料來源：綜合「五萬分一地形圖」、《臺灣高砂族系統所屬の研究》、〈國策的事業促進竝東部開發ニ資スル蕃社移住集團計劃説明〉繪製。

五、1939-1943 年：愈演愈烈

1938 年，高雄州制訂高砂族集團移住計畫，擬以 10 年時間遷移該州的 43 個原住民部落，包含 1,609 戶、9,779 人，自隔年開始著手進行。直到 1943 年，高雄州以時事變遷為由終止該計畫，並重新擬定第二次集團移住計畫；原先的計畫，則稱為第一次集團移住計畫。[55] 由於該計畫相關文件並未出土，其內容不得而知。不過，透過第二次集團移住計畫書的回顧，我們得以瞭解 1939-1943 年的移住情形。相較於以往，不符合地緣關係與社會網絡的遷村案例明顯增加。以下按移住地位置，先西部後東部、由北往南依序說明（圖六）。[56]

（1） 1940 年起，Terdreka（茂林）往下游移到現址[57]（其位置超出圖六範圍）。

（2） 1942 年，Talamakau、Dadiri 遷往山腳地帶，建立 Aoba(青葉)。[58] Talamakau 空下來的位置則由 Labwane（大武）遞補。第二節曾提到，這三個部落組成一個小圈子（圖二），但這樣的遷移把小圈子分隔成兩半。從內山的大武到山腳的青葉，路途上有許多仇家，如 Vedai（霧臺）、Kabalelhathane（神山）、Tjaravacalj（屬三地門）（圖三）。

（3） 1939 年，Tjesepaiwan（上排灣）的 14 戶、Tjukuvulj（德文）的 39 戶、Kinidjaluan 的 22 戶一起遷往山腳地帶，建立 Sakae（賽嘉）。這三個部落原本就很親密（圖二）。

（4） 1941 年，魯凱族的 Kudrengere（伊拉）移入排灣族的 Tjimur（三地門）。

（5） 1941 年，Djaljadjaljai 遷往隘寮北溪南岸的新址（舊達來）。

（6） 1943 年，Kaviyangan（佳平）遷往山腳地帶的現址附近。

（7） 1941 年，Kasevengan（率芒／士文）的 72 戶與 Tjecangalj（南平）的 28 戶遷往山腳地帶，建立 Kasuga（春日）。[59] Tjecangalj 是 Kasevengan 的分社，關係緊密。

---

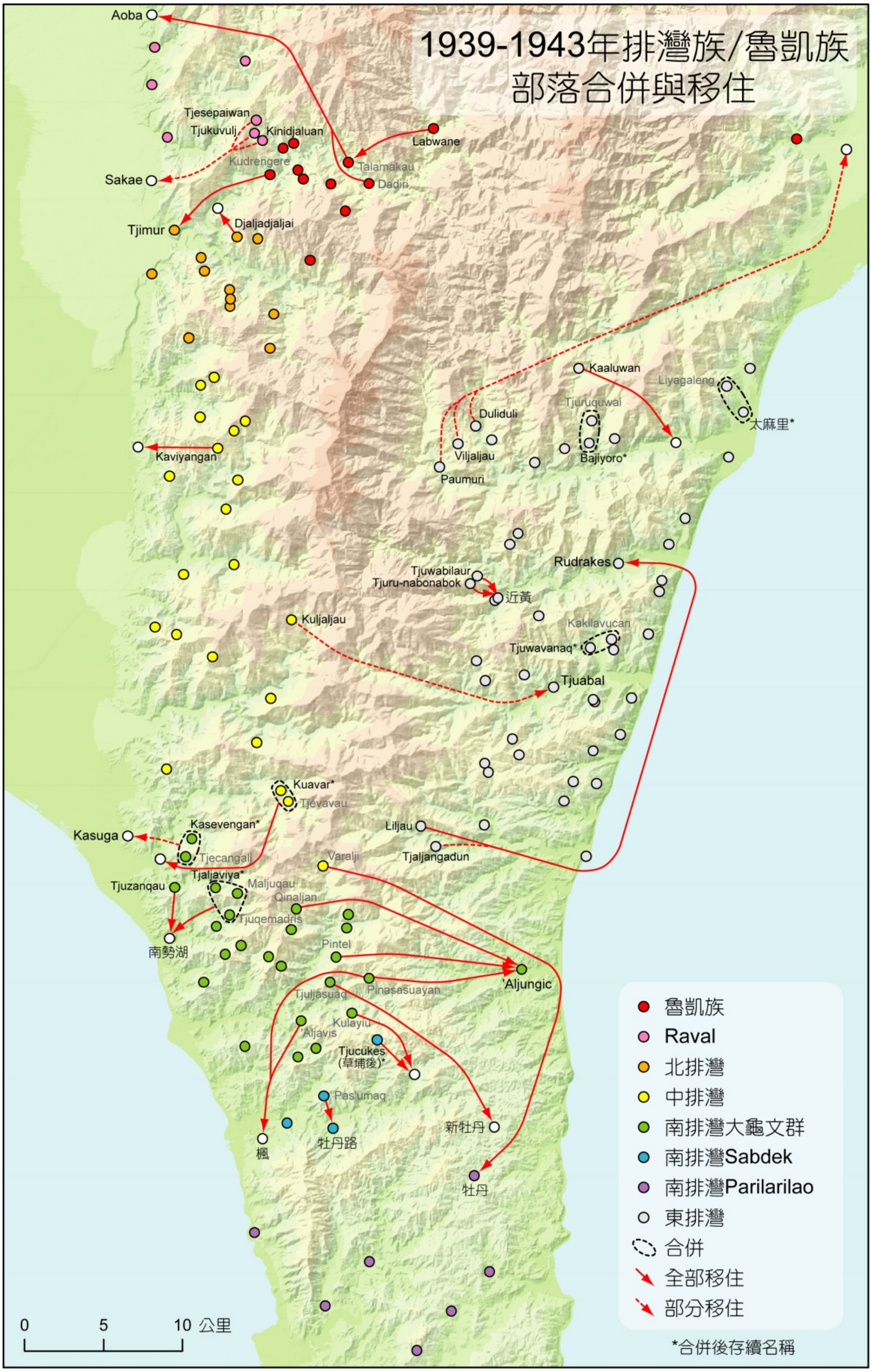
55 〈高雄州高砂族第二次集團移住計畫書〉，前言。

56 除非特別加註，資料來源都是〈高雄州高砂族第二次集團移住計畫書〉，第三表。

57 臺灣總督府警務局編，《高砂族授產年報・昭和十六年版》，頁 26-27。

58 青葉的日語發音即 Aoba，不過青葉這種寫法直到戰後才出現。

59 春日的日語發音即 Kasuga，不過春日這種寫法直到戰後才出現。



圖六　1939-1943 年排灣族／魯凱族部落合併與移住

資料來源：綜合「五萬分一地形圖」、《臺灣高砂族系統所屬の研究》、《高砂族授產年報‧昭和十六年版》、〈高雄州高砂族第二次集團移住計畫書〉、《蕃社户口》、《臺東縣史：排灣族與魯凱族篇》、〈排灣族 caqovoqovolj（內文）社群遷徙與族群關係的探討〉繪製。

（8） 1942 年，Kuavar 與 Tjevavau 一起遷往山腳地帶的新址（舊古華）。兩者原本就很親密。

（9） 1942 年，Tjuzanqau 遷往南勢湖（南世）。另一方面，Maljuqau、Tjuqemadris 併入 Tjaljaviya（草山），也一起遷往南勢湖。這幾個部落原本就擁有直接或間接的親密關係。

（10） 1941 年，Qinaljan（根也燃）全部 42 戶、Pintel（中麻里巴）全部 19 戶、Pinasasuayan（內麻里巴）的 20 戶遷往 'Aljungic（阿塱衛／安朔）一帶。[60] 此案大致實現東部開發計畫的構想，唯內麻里巴未全部遷往 'Aljungic。[61] 葉神保指出，移住地點是以抽籤決定。根也燃原來抽中現在的南田附近，但部落長老認為該地狹小、地力不良，容納不了眾多人口。即使日本人動粗威脅，他們仍堅決不去南田，反過來威脅日本人，若不讓他們移到現在的安朔，馬上遷回原居地。最終，日人不得不妥協。[62] 而原本抽中安朔的中麻里巴，因勢單力薄，反而被排擠到南田。[63] 這段口述史揭露原住民在遷村過程中並非完全處於被動，而是具有向統治者討價還價的能動性。

（11） 1943 年，Pinasasuayan（內麻里巴）其餘人口與 'Aljavis 一起遷往楓港溪下游，建立楓社（楓林）。這兩個部落屬大龜文群，而楓港溪流域是 Sabdek 群的地盤。由於這兩個社群勢如水火（圖三），這樣的遷移很容易引發爭端。

（12） 1943 年，Kulayiu 與 Tjucukes（草埔後）一起遷往草埔現址。兩者分屬互相敵對的大龜文群和 Sabdek 群，雖然這兩個部落並未直接敵對，但也不算友好（圖二）。將兩者結合，往好處想是作為大龜文群和 Sabdek 群的橋樑，但也有成為夾心餅乾的風險。

（13） 1943 年，Pas'umaq 遷移併入牡丹路。後者是前者的分社，關係緊密。

（14） 1941 年，Tjuljasuaq（外麻里巴）遷往牡丹溪上游，建立新牡丹（東源）。這使其與母社群（大龜文群）之間隔著敵對的 Sabdek 群。

（15） 1943 年，Varalji 遷往 Sinivaudjan（牡丹）。這使其遠離母社 Kuavar（古

---

60 臺灣總督府警務局編，《高砂族授產年報・昭和十六年版》，頁 26-27。

61 根據《蕃社户口》（1940 年版），頁 34，內麻里巴社原有 64 户。

62 葉神保，〈排灣族 caqovoqovolj（內文）社群遷徙與族群關係的探討〉，頁 258。

63 葉神保，〈排灣族 caqovoqovolj（內文）社群遷徙與族群關係的探討〉，頁 262。

華），中間還隔著敵對的大龜文群（圖三）。Varalji 的移住地點現稱為上牡丹，與 Sinivaudjan 所在的下牡丹有一點區別。[64]

（16）1943 年，比魯三部落（Viljaljau、Paumuri、Duliduli）的部分人口遠赴臺東平原開墾，形成今日的新園。[65]

（17）Kaaluwan（嘉蘭）移到太麻里溪畔的現址。[66]

（18）Liljau（出水坡）與部分 Tjaljangadun 遷往 Rudrakes（歷坵）。[67] 前兩者與後者的地理距離和社會距離都很遙遠。

（19）Tjuwabilaur 與 Tjuru-nabonabok 遷往近黃。[68] 這三個部落原本就很親密。

（20）1943 年，Kuljaljau（古樓）大約 60 戶遷往 Tjuabal（土坂），[69] 實現了東部開發計畫的構想。前文曾提過，這兩個部落關係密切。

六、1944 年：終極計畫

1944 年，高雄州推出第二次集團移住計畫，擬於 1944-1948 年間將屏東、潮州、恆春三郡的大多數部落遷移至山腳地帶（圖七）。這個計畫的規模之大、時間之急迫，完全可與 1930 年代布農族、太魯閣族的集團移住相提並論。[70] 連帶地，這個計畫對排灣族／魯凱族部落的地緣關係與社會網絡也具有前所未見的破壞力。以下按照計畫書本身的順序說明。[71]

（1） 擬於 1944-1946 年將 Tjugadu（竹坑[72]）、中心崙、'Iljavljav（塔加寮）、Tjuqaciljai-kinavanvalj（外加芝來）、Tjuqaciljai-tjuviriviri（內加芝來）、

---

64 石磊計畫主持，《族群接觸與族群關係：大梅、牡丹、旭海三個聚落的比較研究》，頁 94。

65 傅君纂修，《臺東縣史：排灣族與魯凱族篇》，頁 83-84。

66 臺灣總督府警務局編，《高砂族授產年報·昭和十六年版》，頁 26-27。

67 來自大龜文群的 Kalaban 雖然在行政上歸屬 Tjaljangadun，但多數人輾轉移至現在的加羅板。參見葉神保，〈排灣族 caqovoqovolj（內文）社群遷徙與族群關係的探討〉，頁 267-268。

68 臺灣總督府警務局編，《高砂族授產年報·昭和十六年版》，頁 26-27。

69 根據《蕃社户口》(1942 年版)，頁 33，Kuljaljau 有 310 户。而根據〈高雄州高砂族第二次集團移住計畫書〉，第一表，1944 年 Kuljaljau 剩下 250 户。由此推測，1943 年 Kuljaljau 大約有 60 户遷往 Tjuabal。

70 關於布農族與太魯閣族的集團移住，參見葉高華，〈分而治之：1931-1945 年布農族與泛泰雅族群的社會網絡與集團移住〉，頁 123-172。

71 除非特別加註，資料來源都是〈高雄州高砂族第二次集團移住計畫書〉，第一、三表。

72 這個竹坑不是現在的竹坑村。現在的竹坑村主要由 Tjuruquwai(快子)與部分 Masilidj(北葉)組成。

Tjakuvukuvulj（內文）、Ljavljav（中文）、Tjuru'aljuvuljuvung（阿乳芒）、Tjevucekadan（七佳）遷往獅子頭山腳，合併為獅子頭社。這些部落都在內文的勢力範圍內，關係相當緊密（圖二）。不幸的是，在遷村過程中，移住地遭到美軍轟炸，導致外加芝來、內加芝來、內文、中文、阿乳芒等社居民四處離散，自尋落腳之處。[73]

（2） 擬於 1948 年將魯凱族 Kucapungane（好茶）的 84 戶、北排灣的 Valjelu（馬兒）遷往楓港溪上游，合併為碧水社。[74] 此外，擬於 1947-1948 年將 Kucapungane 的 50 戶移入南排灣的楓社（楓林）。Kucapungane 剛逃過被遣送臺東太麻里、金崙的命運（見第四節），在這一波計畫中又將發配恆春半島，且分割為兩個部落、分別與兩個不同社群結合。幸虧日本戰敗，再度逃過一劫。

（3） 擬於 1944-1945 年將 Kacedas（內獅頭）、Valjulj（外獅頭）、Vuri'ilj（霧里乙）、Pungdruljan（旁武雁）遷往內獅頭山腳，合併為內獅頭社。這幾個部落原本就很親密。按照計畫，日本人將分配河階平地給他們開墾水田。但遷村尚未完成，日本就戰敗，陷入無政府狀態，導致河階平地落入平地人手中。由於土地不足，許多人因而自尋落腳之處。[75]

（4） 擬於 1946-1948 年將 Ljaleklek（力里）遷往崁頭山腳。此案顯然未完成。

（5） 擬於 1948 年將 Kuljaljau（古樓）遷往 Pucunug 山腳，建立高見社。此案雖未完成，但仍有部分 Kuljaljau 人前往預定地（詳見下一節）。

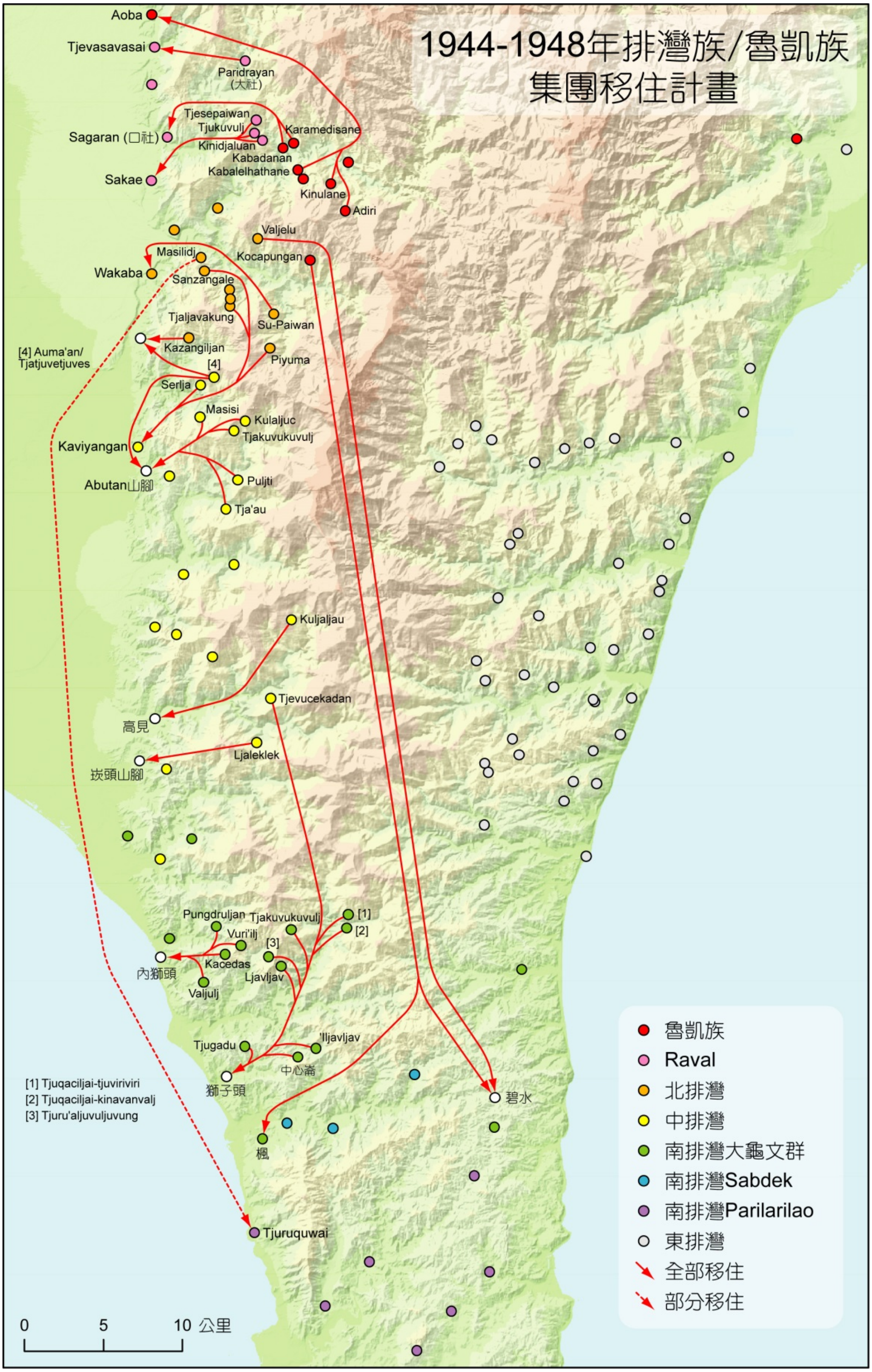
（6） 擬於 1945-1947 年將 Tja'au（大後）、Puljti（佳興）、Masisi（瑪仕）、Tjatjuvetjuves、Tjakuvukuvulj、Kulaljuc（泰武）遷往 Abutan 山腳，與 Abutan（武潭）合併。Puljti、Tjatjuvetjuves、Kulaljuc 等部落彼此不合，且均與 Abutan（前身 Tjautadalj）關係緊張（圖三）。將這些部落攪和在一起，簡直是冤家路窄。幸好，此案未完成。

---

73 葉神保，〈排灣族 caqovoqovolj（內文）社群遷徙與族群關係的探討〉，頁 235-236。

74 根據《蕃社戶口》（1942 年版），頁 32，Kucapungane 有 134 戶、Valjelu 有 82 戶；而碧水社預計有 166 戶，可推算 Kucapungane 占 84 戶。

75 葉神保，〈排灣族 caqovoqovolj（內文）社群遷徙與族群關係的探討〉，頁 232。



圖七　1944-1948 年排灣族／魯凱族集團移住計畫

資料來源：綜合「五萬分一地形圖」、《臺灣高砂族系統所屬の研究》、〈高雄州高砂族第二次集團移住計畫書〉繪製。

（7） 擬於 1946-1948 年將 Piyuma（平和）、Serlja（安平）、Sanzangale、Tjaljavakung（崑山）移入 Kaviyangan（佳平）。北排灣的 Piyuma、Sanzangale、Tjaljavakung 與中排灣的 Kaviyangan 毫無交集（圖二）。不僅如此，Serlja 與 Kaviyangan 還是敵對的（圖三）。此案終究未完成。

（8） 擬於 1948 年將 Kazangiljan、Auma'an（萬安）合併遷往山腳，名為 Kazangiljan（佳義）。這又是一個將仇敵合在一起的方案，幸未完成。

（9） 擬將 Su-Paiwan（筏灣／排灣）遷移併入 Wakaba（涼山）。Wakaba 有一半原來就是從 Su-Paiwan 分出來的（見第三節）。不過，此案未完成。

（10）擬於 1944 年將北排灣 Masilidj（北葉）的 35 戶移入南排灣的 Tjuruquwai（快子）。兩者不僅地理距離遙遠，社會距離更是遙不可及（圖二）。此案終究完成了，構成今竹坑村。葉神保指出：「本村居民……來自不同群體，各自領導中心不同，因此早期政治、經濟利益的分配，衝突在所難免」。[76]

（11）擬於 1944-1946 年將 Tjesepaiwan（上排灣）、Tjukuvulj（德文）、Kinidjaluan 全部移入 Sakae（賽嘉）。Sakae 原本就是這三個部落分出來的（見第五節）。事後來看，這三個部落都還存在，並未全部移入賽嘉。

（12）擬於 1945-1947 年將魯凱族的 Kabadanan、Karamedisane（佳暮）移入排灣族的口社。這兩個魯凱族部落與口社相當疏遠。不過，此案未完成。

（13）擬於 1946-1948 年將 Paridrayan（大社）移入 Tjevasavasai（青山）。第二節就曾提過，這兩個部落的關係並不融洽。此案未完成。

（14）擬於 1946-1948 年將 Kabalelhathane（神山）、Kinulane（吉露）、Adiri（阿禮）移入 Aoba（青葉）。必須注意，Aoba 由 Talamakau、Dadiri 組成（見第五節），但 Kabalelhathane、Kinulane 兩部落與 Talamakau 的關係很差（圖三）。此案終究未完成。

該計畫書又指出，上述移住全部完成後，屏東等三郡仍殘餘 9 個部落位於奧地（內山），包括：下 Pailjus（下白鷺）、Vungalid（望嘉）、Pucunug（文樂）、Makazayazaya（瑪家）、上 Pailjus（白露）、Masilidj（北葉）、Djaljadjaljai（達來）、Vedai（霧臺）、Labwane（大武）。這些部落考慮列入第三次集團移住計

[76] 葉神保，〈排灣族 caqovoqovolj（內文）社群遷徙與族群關係的探討〉，頁 240。

畫。[77] 然而，第二次集團移住計畫才邁入第 2 年，日本就戰敗了。

七、戰後：蕭規曹隨？

日本戰敗時，大龜文群還有很多人正準備遷往獅子頭山腳或內獅頭山腳。隨著日本人撤離，這些遷移到中途的人們「猶如無助的孤兒般，東找西找的尋覓遷徙地」。[78] 他們四處離散，湧入竹坑、大梅、石門茄芝路、中間路、（新）內文、旭海、加羅板等地（圖八）。[79] 「原是凝聚的社群，此時已是分崩離析」。[80] 葉神保如是說。值得注意的是，他們的去處顯然繞過仇敵 Sabdek 群的地盤。

日本人離開後，魯凱族的伊拉也跟著離開日本統治者安排的移住地——排灣族的三地門，返回原居地。[81] 另一方面， Maletep、Malevul、Bajiyoro 遷往嘉蘭，[82] 很可能從戰爭末期就開始準備了。

1951 年，臺灣省政府頒發「臺灣省山地施政要點」。其中第 8 點指出：「獎勵山胞分期集中移住，以化零為整或由深山移往交通便利地點為原則」。[83] 於是，因政權交替而停擺數年的集團移住政策重新啟動。只不過，戰後的移住政策並非執行日本統治者尚未完成的計畫，而是重新安排遷村地點。

1950 年代是排灣族集體遷村的高峰期。在西部，由山上遷往山腳地帶或河邊的部落包括：萬山（Oponoho）、[84] 北葉（Masilidj、Sanzangale）、佳義（Kazangiljan）、萬安（Auma'an、Tjatjuvetjuves）、安平（Serlja）、瑪仕（Masisi）、武潭（Abutan）、佳興（Puljti）、大後（Tja'au）、來義（Tjaljaqavus）、古樓（Kuljaljau）、丹林（Tanasiu）、文樂（Pucunug）、望嘉（Vungalid）、力里（Ljaleklek）。其中，古樓的移住地分為兩處，一處在丹林北側，另一處即原本第二次集團移住計畫安排的高見（見第

77 〈高雄州高砂族第二次集團移住計畫書〉，第一表備考。
78 葉神保，〈排灣族 caqovoqovolj（內文）社群遷徙與族群關係的探討〉，頁 88。
79 葉神保，〈排灣族 caqovoqovolj（內文）社群遷徙與族群關係的探討〉，頁 270。
80 葉神保，〈排灣族 caqovoqovolj（內文）社群遷徙與族群關係的探討〉，頁 88。
81 衛惠林、王人英，《臺灣土著各族近年人口增加與聚落移動調查報告》，頁 100。
82 衛惠林、王人英，《臺灣土著各族近年人口增加與聚落移動調查報告》，頁 102。
83 〈電臺灣省政府所屬各機關、各縣政府為頒發「臺灣省山地施政要點」，希遵照〉，《臺灣省政府公報》40(春): 26（1951 年 2 月 1 日），頁 415-416。
84 因位置超出圖八的範圍，並未繪出。

圖八　1946-2000 年排灣族／魯凱族集體遷村

資料來源：綜合「五萬分一地形圖」、《臺灣高砂族系統所屬の研究》、《臺灣土著各族近年人口增加與聚落移動調查報告》、〈排灣族 caqovoqovolj（內文）社群遷徙與族群關係的探討〉、〈臺東原住民部落遷移初探：1896-1960〉、《重修屏東縣志：原住民族》繪製。

六節）。[85] 以上案例都是就近移到原有領域的低海拔處（圖八），相當符合部落原有的地緣關係與社會網絡。

1955 年，位於平原的隘寮溪浮覆地成立「隘寮山胞開墾區」，吸收瑪家、三地門、霧台三鄉原住民自願性前來開墾，後形成三和村。[86] 嚴格來說，這不算是集體遷村。

臺東縣方面，近黃遷往太麻里北方山腳，更名新興。介達（Kaladjalan、Djunguzul）與比魯（Viljaljau、Paumuri、Duliduli）一起遷往太麻里南側山腳，後合併為正興。賓茂（Djumulj、Tjukuvulj-inaval）遷往金崙西側山腳。大谷（Tjalilig）遷往南迴公路旁，更名森永。1943 年才遷到土坂的部分古樓人（見第五節），又遷往南田。此外，海拔較低的臺坂、土坂分別接收 Tjuwaqau、Palivungai 移入。只有紹家（Tjukakuljai、Tjuwavangas、Qaquvuljan、Tjivavau、Koaran）的移住地點新化仍在山上。[87] 以上案例都沒有將不同社群、甚至敵對部落結合的情形。

1960 年代，集體遷村的案例大幅減少。延續先前的模式，七佳（Tjevucekadan）、歸崇（Kinaiman）遷往原有領域的山腳地帶。比較特別的是，泰武（Kulaljuc、Tjakuvukuvulj）的移住地點仍在山上。第二節曾提到，北排灣的馬兒（Valjelu）、平和（Piyuma）與周遭部落的關係並不融洽。也許因為這個緣故，兩部落遷村時避開其他北排灣部落：馬兒插入 Raval 系統的領域、平和插入中排灣地區（圖八）。[88] 此外，下白鷺（Pailjus）與從古樓分出的高見合併為南和。[89] 兩者原是仇家（圖三），這是戰後罕見的將敵對部落結合的案例。村名「南和」正好宣示著和解。

1972 年，原已移到山腳地帶的古華與七佳遭莉泰颱風重創，再度移動位置（圖八）。[90] 觀察舊古華與舊七佳的位置，分別緊鄰力里溪與士文溪。這不禁使人想起 2009-2010 年來義部落的遭遇，以及老奶奶的那句話：「那條河，會想念他原本的

---

85 衛惠林、王人英，《臺灣土著各族近年人口增加與聚落移動調查報告》，頁 100-102。

86 陳丁祥、蘇淑娟，〈國家發展大計下的原住民移住聚落：屏東縣三和村拼湊的地區內涵〉，《地理學報》（臺北）37（2004 年 9 月），頁 99-122。

87 趙川明，〈臺東原住民部落遷移初探：1896-1960〉，頁 48-49。

88 衛惠林、王人英，《臺灣土著各族近年人口增加與聚落移動調查報告》，頁 101。

89 衛惠林、王人英，《臺灣土著各族近年人口增加與聚落移動調查報告》，頁 101。

90 台邦‧撒沙勒，《重修屏東縣志：原住民族》，頁 46-47。

路」（見第一節）。1974-1976 年，筏灣（後更名排灣）遷往山腳地帶。[91] 1977 年，好茶遷村到緊鄰隘寮南溪的地方。[92] 新好茶的命運，後文還會提到。二十世紀最後一個集體遷村的排灣族部落是達來。1989 年，該村由隘寮北溪南岸遷往北岸。[93]

整體而言，戰後排灣族與魯凱族的集體遷村大部分符合部落原有的地緣關係與社會網絡。雖然國民黨政府延續將原住民遷下山的基本方針，但不是執行日本統治者未完成的計畫。如 1940 年代那樣跨越不同社群領域、甚至合併敵對部落的情況，戰後很少出現。關於平和、排灣、好茶遷村的研究顯示，三部落都是自發性提出遷村申請。[94] 相較於 1940 年代，戰後的集體遷村顯得較尊重原住民的意願。不過，這不表示原住民在遷村過程中擁有充分的自主性。排灣、好茶的遷村地點都是由政府決定，村民只能聽從安排。好茶遷村時擔任村長的林添增回憶：

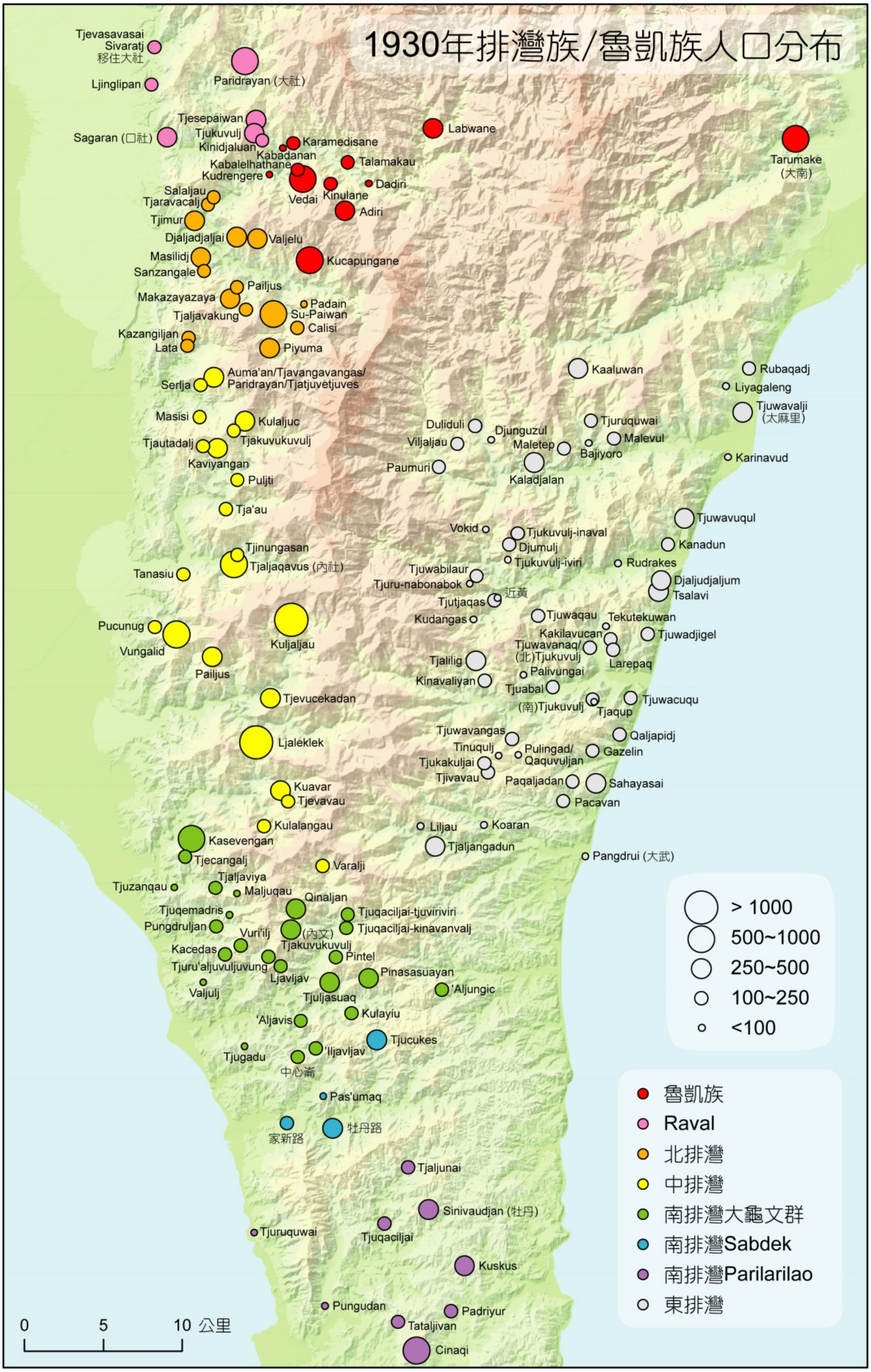
> 當時有去視察三個地方，分別是 Palralivuvu〔按：新好茶上方〕、Tulalekelre〔按：新好茶〕和舊達來部落，有兩個老課長和鄉長陪同視察，最後行政單位決定要在新好茶，並不是我們部落決定的。我是村長要去跟各家鄰長和柯家頭目講，頭目和鄰長都答應後，大家就決定遷下來。[95]

不過，頭目柯金順（Kui Kadrangilane）的長女柯月桂（Muni）卻指出：

> 我們家是最後一個搬下來的，因為我父母親不願意搬下來。我爸爸說當時不該搬到這裡，這裡將來會有災難，因為將來河水會淹上來，應該是要搬到新好茶上方的耕作地，但當時的代表、村長等人不相信我爸爸說的話。搬到新好茶後，我爸爸常跟我說家裡的貴重物品以及手電筒要準備好，有問題時才能趕快逃走。[96]

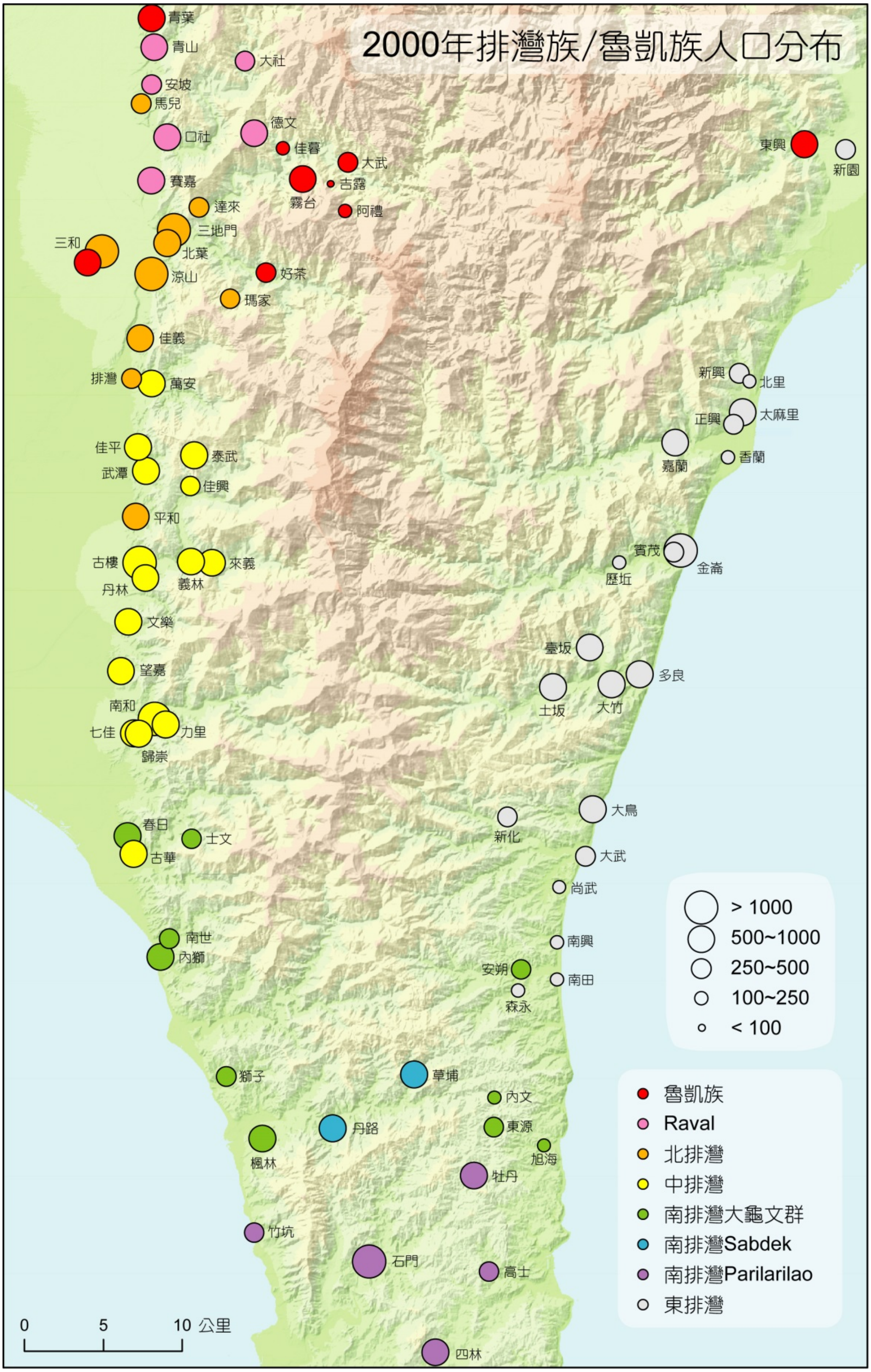
---

91 台邦・撒沙勒，《重修屏東縣志：原住民族》，頁 36。
92 台邦・撒沙勒，《魯凱族好茶部落歷史研究》，頁 190。
93 〈初探舊達來部落遺址　記錄遷村五次之口述史〉（2011 年 10 月 9 日），「公民新聞」，下載日期：2016 年 7 月 9 日，網址：https://www.peopo.org/news/85036。
94 石磊計畫主持，《遷徙與適應：三和、平和與排灣三村居民遷村後調適問題之研究》，頁 32-33、60；台邦・撒沙勒，《魯凱族好茶部落歷史研究》，頁 189-190。
95 台邦・撒沙勒，《魯凱族好茶部落歷史研究》，頁 191。
96 台邦・撒沙勒，《魯凱族好茶部落歷史研究》，頁 192。



圖九　1930 年排灣族／魯凱族人口分布

資料來源：綜合「五萬分一地形圖」、《臺灣高砂族系統所屬の研究》、《蕃社户口》（1930 年版）繪製。



圖十　2000 年排灣族／魯凱族人口分布

資料來源：行政院主計總處提供之 2000 年人口普查資料檔。

截至二十世紀末，位於山上的排灣族與魯凱族部落僅剩多納、大社、德文（含上排灣、Kinidjaluan）、佳暮、霧台（含神山）、吉露、阿禮、瑪家、士文尚未遷村。圖九與圖十比較 1930 年底與 2000 年底排灣族／魯凱族的人口分布。[97] 顯而易見，七十年間，人口分布發生巨大改變。多數排灣族與魯凱族人已離開山地，沿著中央山脈兩側山腳地帶分布。

八、莫拉克之後：天災？人禍？

2009 年 8 月 8 日，莫拉克颱風重創許多排灣族與魯凱族部落。隨後，阿禮、吉露、高士村 6-7 鄰、石門村中間路、大竹、富山、嘉蘭被劃定為需要遷村的特定區域；佳暮、伊拉、好茶、德文、達來、大社、泰武、義林、大後、來義、丹林村 5-6 鄰、瑪家、大鳥也被列入安全堪虞地區。[98] 隔年起，災民陸續入住永久屋基地。其中，高士、中間路、嘉蘭的永久屋基地皆緊鄰原部落，大竹永久屋基地也在大竹村範圍內，算是「離災不離村」（圖十一）。富山部落集體遷村至大武，情況相對單純。因此，本節將聚焦四個規模龐大的「離村型」永久屋基地：禮納里、長治百合、吾拉魯茲、新來義。

表一列出四大永久屋基地安置的部落與戶數，並對照災前（2009 年 7 月底）各部落的設籍戶數。截至 2012 年底，除了好茶、瑪家、大社獲集體安置，其他部落皆陷入離散局面。原因是，永久屋的分配以家戶為單位提出申請並審核資格。根據「民間團體興建永久屋之申請資格及規範」，僅符合下列條件之一的家戶擁有分配資格：

一、自有房屋有合法權狀者（含有稅籍者）。

二、自有房屋無合法權狀，以土地所有權狀（或土地使用證明，如租賃契約或已向公有土地管理機關繳納最近 5 年內使用補償金者）及水電費繳納證明，且於災前（98 年 8 月 8 日前）設有戶籍或有實際居住事實者。[99]

---

97 資料來源分別為《蕃社户口》（1930 年版）與行政院主計總處提供的 2000 年人口普查資料檔。2000 年的人口統計單元為村，有些村包含複數部落。

98 謝志誠，〈160 處【特定區域】與【安全堪虞地區】在哪？〉，「財團法人九二一震災重建基金會」，下載日期：2016 年 7 月 9 日，網址：http://www.taiwan921.lib.ntu.edu.tw/88pdf/A8801DB4.html。

99 〈民間團體興建永久屋之申請資格與分配〉（2010 年 3 月 9 日），「內政部營建署」，下載日期：2016 年

表一　四大永久屋基地的安置戶數

永久屋基地	部落	2009 年 7 月戶數	2012 年安置戶數	2016 年安置戶數
禮納里	好茶	177	177	177
	瑪家	133	132	132
	大社	174	174	174
長治百合	阿禮	73	68	76
	吉露	39	36	39
	伊拉	*	22	24
	佳暮	107	59	59
	大武	136	3	3
	達來	118	22	21
	德文	175	39	37
吾拉魯茲	泰武	153	116	157
新來義	來義	261	153	190
	義林	172	57	58
	大後		13	14
	丹林	225	46	45

說明：*伊拉部落隸屬霧臺村，缺獨立的户數統計。
資料來源：屏東縣政府民政處、屏東縣政府原住民處。

然而，魯凱族的社會制度為長男繼承，排灣族為長嗣繼承。若非長男或長女，族人通常沒有原鄉的房屋權狀或土地所有權狀。同時，這些人為了討生活，往往外流到都市工作，因而被「實際居住事實」條件排除在外。[100]

早在 2007 年 8 月，新好茶就有部分房屋於梧提颱風中遭到土石掩埋。隨後，好茶村民被安置於隘寮營區，並開始為二度遷村進行準備。[101] 2009 年 4 月 20 日，好茶提出遷村至瑪家農場的計畫書。7 月 14 日，行政院承諾辦理。[102] 想不到，莫拉克颱風使好茶遷村案得納入重建條例下重新安排。在「民間團體興建永久屋之申請資格及規範」下，好茶全部 177 戶當中竟然只有 99 戶符合分配資格。[103] 此時新好茶已完全覆滅，申請不到永久屋的族人將要流離失所。原先的集體遷村美夢，竟變成部落離散的惡夢。

---

7 月 9 日，網址：http://www.cpami.gov.tw/chinese/index.php?option=com_content&view=article&id=14765。

100 鄭淳毅，〈吾拉魯茲二期入住，泰武遷村卻仍有遺憾〉（2013 年 4 月 26 日），「莫拉克新聞網」，下載日期：2016 年 7 月 10 日，網址：http://www.88news.org/posts/22125。

101 台邦・撒沙勒，《魯凱族好茶部落歷史研究》，頁 237。

102 柯亞璇，〈憑空消失的「遷村承諾」：好茶遷村案，淹沒在八八重建條例裡！〉（2011 年 11 月 2 日），「莫拉克新聞網」，下載日期：2016 年 7 月 10 日，網址：http://www.88news.org/posts/14734。

103 台邦・撒沙勒，〈災難、遷村與社會脆弱性：古茶波安的例子〉，《臺灣人類學刊》（臺北）10: 1（2012 年 6 月），頁 80。

圖十一　2009 年莫拉克颱風災後永久屋配置

資料來源：〈莫拉克颱風八八水災永久屋基地與安置〉，「財團法人九二一震災重建基金會」，下載日期：2016 年 7 月 9 日，網址：http://www.taiwan921.lib.ntu.edu.tw/88P.html。

在不斷有部落拒絕配合政府的聲浪下，2010 年 8 月 31 日，行政院通過「莫拉克颱風災後原住民族部落集體遷村安置民間興建永久屋方案」。該方案允許在下列條件下，原不具分配資格的家戶可入住永久屋：

> 莫拉克颱風災後經核定為特定區域或安全堪虞地區，並經部落會議或村里民大會集體決議等機制表達遷村意願，且申請民間團體興建永久屋之戶數占上述區域（或聚落、村）總設籍戶數之百分之八十以上，並報經直轄市、縣（市）政府初審後，轉請行政院原住民族委員會核定者。[104]

於是，已無退路的好茶啟動集體遷村模式，全部 177 戶入住瑪家農場。同一時間，透過集體遷村模式入住該地者還有瑪家與大社。瑪家人原就視瑪家農場為其傳統領域。[105] 大社早在 1983 年就經由村民大會通過遷村決議，但一直遭到擱置。由於醞釀已久，災後半個月內（2009 年 8 月 22 日部落會議）大社人就決定全村一起到瑪家農場暫時安置，並在傳統領域內尋找永久居住地。[106] 只不過，中繼屋後來變成了永久屋。由於大社屬於 Raval 系統、瑪家屬於 Butsul 系統、好茶屬於魯凱族，三個不同社群的部落在瑪家農場狹路相逢，難免產生摩擦。當地永久屋基地落成時，命名為禮納里，就是期待不同社群能夠「我們一起走」。[107]

泰武也啟動集體遷村模式，並將新赤農場的永久屋基地命名為吾拉魯茲，即泰武原名 Kulaljuc 的音譯。直到 2013 年 4 月第二期的 40 戶入住，泰武檯面上的戶口全部獲得安置。然而，村民依然認為有數十戶族人無法與部落同住一起。第二期的住戶指出：

> 入住當然是很高興，比中樂透還要樂透。中樂透你還要煩惱怎麼花，這個（房子）是很實在的，所以心裡覺得，就是很放心、安心啦！但是高興歸高興，還有幾十戶沒有房子，很多都是我們親戚啊，都還流落在外面。看

---

[104] 〈莫拉克颱風災後原住民族部落集體遷村安置民間興建永久屋方案〉，「財團法人九二一震災重建基金會」，下載日期：2016 年 7 月 10 日，網址：http://www.taiwan921.lib.ntu.edu.tw/88pdf/A88PHD01.html。

[105] 台邦・撒沙勒，《魯凱族好茶部落歷史研究》，頁 250。

[106] 何欣潔，〈禮納里部落（19）山上的風很香，我們要守住：在禮納里召開的大社部落會議〉（2012 年 2 月 12 日），「莫拉克新聞網」，下載日期：2016 年 7 月 10 日，網址：http://www.88news.org/posts/16119。

[107] 何欣潔，〈禮納里部落系列（1）Rinari，一起走吧！瑪家農場永久屋〉（2010 年 12 月 17 日），「莫拉克新聞網」，下載日期：2016 年 7 月 10 日，網址：http://www.88news.org/posts/8823。

> 到我們在高興、他們在難過，也是很……不知道怎麼說啦！[108]

阿禮全村劃入特定區域，但有 4 戶人家堅持留守部落，拒絕申請永久屋。他們甚至提出訴訟，爭取撤銷特定區域。許多選擇入住永久屋的族人因而與他們產生嫌隙。[109] 安置阿禮災民的長治百合園區，同時安置了 Raval 系統（德文）、Butsul 系統（達來）、魯凱族（伊拉、佳暮、吉露、阿禮、大武）的災民，組成非常雜異。而且，許多部落裂解為入住永久屋和留守原鄉兩部分（表一）。入住長治百合園區的德文、達來族人因而提議脫離原部落，獨立為一村。德文族人 Malu 直言：

> 如果以後我們在外面，人家問我們：「你們是哪裡的？」我們要說：「德文百合、達來百合」這樣嗎？人家一定會想說德文跟達來不是在山上嗎？……如果我們這裡發生打架的事件，哪裡的警察要來？從德文來嗎？[110]

即便是選擇入住長治百合園區的族人，也為坪數分配問題起爭執。有住戶質疑，只能核配 14 坪的人得到 28 坪、可申請 34 坪的人卻只得到 14 坪，「為什麼大家在私底下會感到不平，不是沒有原因的」。[111] 柯亞璇生動地描述：「吉露村的魯凱族人山上的家因為莫拉克颱風的肆虐而崩裂，如今山下的家卻因為核配問題而造成族人內部的分裂與意見不合」。[112]

來義、義林、大後、丹林等部落的災民安置於南岸農場，組成新來義。然而，這些部落都無法啟動集體遷村模式。來義部落申請永久屋的戶數雖達到 8 成，但對於遷村無法獲得共識。報導指出：「贊成者與反對者各有立場，是否遷村變成拉扯雙方情感與部落團結的力量」。[113] 於是，族人只能眼睜睜看著來義部落裂解為兩塊。

---

108 鄭淳毅，〈吾拉魯茲二期入住，泰武遷村卻仍有遺憾〉。

109 柯亞璇，〈「不申請永久屋」的族人：只是要有一個合法的避難屋，為什麼不行？〉（2011 年 4 月 17 日），「莫拉克新聞網」，下載日期：2016 年 7 月 10 日，網址：http://www.88news.org/posts/11106。

110 劉瑋婷，〈長治百合部落（47）部落召開第 11 村規劃座談會，盼先形成集體共識〉（2013 年 1 月 19 日），「莫拉克新聞網」，下載日期：2016 年 7 月 10 日，網址：http://www.88news.org/posts/21224。

111 柯亞璇，〈長治百合系列（9）我們吉露村什麼時候才會團結？〉（2010 年 10 月 31 日），「莫拉克新聞網」，下載日期：2016 年 7 月 10 日，網址：http://www.88news.org/posts/8031。

112 柯亞璇，〈長治百合系列（9）我們吉露村什麼時候才會團結？〉。

113 邱芷柔專題報導，〈來義遷村沒共識　籌建第三期永久屋〉（2014 年 7 月 5 日），「自由時報電子報」，下載日期：2017 年 3 月 17 日，網址：http://news.ltn.com.tw/news/local/paper/793470。

總而言之，以家戶為單位的永久屋分配機制忽略了家戶鑲嵌於部落中的脈絡，造成部落裂解與離散。莫拉克颱風毀掉的是家園。在外界熱烈的援助之下，家園很快就重建起來。但是，個人主義式的重建模式，卻毀掉了部落。

九、結論

1930 年的霧社事件改變了國家與山地原住民的關係。從此，將山地原住民遷下山成為政府的基本方針。整個 1930 年代，日本統治者忙著對付布農族與泛泰雅族群。此時排灣族與魯凱族的遷村案例不多，且移住地點的安排仍符合部落原有的地緣關係與社會網絡。進入 1940 年代後，日本統治者開始將矛頭轉向排灣族與魯凱族，推出大規模的集團移住計畫。這些計畫完全不尊重部落原有的地緣關係與社會網絡，出現大量跨領域的遠距離移住，甚至將許多敵對部落結合起來。隨著日本戰敗，這些計畫並未完成。改朝換代後，國民黨政府雖然延續將山地原住民遷下山的政策，但並非執行日本統治者未完成的計畫，而是重新安排移住地點。相較於 1940 年代，戰後的安排顯得比較尊重原住民的意願，大部分案例符合部落原有的地緣關係與社會網絡。這反襯出日本統治者採取的是一種破壞性較強的遷村模式。即使其宣稱的目的不是破壞社會關係，但那樣的模式還是可能導致社會關係被破壞的後果。戰後，由於實施地方自治，山地原住民獲得選舉山地鄉長、縣議員、省議員的保障。[114] 隨著政治地位提升，原住民對於遷村的安排可能擁有更大的發言權。這應是戰後遷村模式改弦易轍的原因之一。

2009 年 8 月 8 日，莫拉克颱風重創許多排灣族與魯凱族部落。由於外界的熱烈援助，安置災民的房屋很快就蓋起來了。遺憾的是，以家戶為單位的永久屋分配機制忽略了部落的主體性；以房屋權狀、土地所有權狀進行資格審核，忽略了排灣族、魯凱族社會的繼承制度；而「實際居住事實」的條件，又排除了在都市工作的族人。個人主義式的家園重建，導致許多部落從此裂解為永久屋基地與原鄉兩塊。這樣的後果，又豈是災後重建計畫的本意？

---

[114] 葉高華，〈排除？還是放棄？平埔族與山胞身分認定〉，《臺灣史研究》（臺北）20: 3（2013 年 9 月），頁 183-185。

在全面整理 1931 年以來排灣族與魯凱族的集體遷村史後，我們可以回頭檢視本文開頭提到的那個說法：莫拉克颱風來襲時，舊部落是否都毫髮無傷？遷村的部落是否都成為災區？

首先，成為災區的大社、德文、佳暮、吉露、阿禮、瑪家都是舊部落，不曾配合官方政策遷村。而眾多遷村部落，如青葉、馬兒、賽嘉、三地門、北葉、涼山、佳義、排灣、萬安、佳平、武潭、平和、文樂、望嘉等，都是毫髮無傷。由此可見，影響災害的因素不是有無遷村，而是遷到什麼位置。那些遭受重創的遷村部落大多緊鄰大河，包括伊拉、好茶、來義、義林、大後、嘉蘭均是。別忘了，「河流會想念他原本的路」。反觀那些遷到山腳地帶且遠離大河的部落，皆安然無恙。

莫拉克颱風後，幾個尚未遷村的部落，如大社、德文、佳暮、吉露、阿禮、瑪家，以及幾個先前未徹底遷到山腳地帶的部落，如伊拉、達來、好茶、泰武、來義、義林、大後，終究也全部或部分地遷下山。如今，仍留在山上的排灣族人與魯凱族人已所剩無幾。歷經八十年從山地到山腳的大遷徙之後，他們終於變成不折不扣的「山腳原住民」。

附表　排灣族與魯凱族部落名稱對照

系統／地區	官方分類	官方名稱	本文名稱	今名	集團移住記錄
魯凱	下三社蕃	マガ	Terdreka	瑪雅→茂林	遷入現址（1940-194x） 更名茂林（1957）
魯凱	下三社蕃	トナ	Kongadavange	多納	
魯凱	下三社蕃	マンタウラン	Oponoho	萬山	遷入現址（1955/11-1956/1）
Raval	傀儡蕃	カウ	Sagaran	口社	
Raval	傀儡蕃	アンバカ	Ljinglipan	安坡	
Raval	傀儡蕃	トア	Paridrayan	大社	
Raval	傀儡蕃	サモハイ	Tjevasavasai	沙漠→青山	
Raval	傀儡蕃	サモハイカウ	Sivaratj		併入 Tjevasavasai (1932)
Raval	傀儡蕃	移住トア	移住大社		
魯凱/Raval	傀儡蕃	上パイワン	Tjesepaiwan		14 戶遷往 Sakae (1939)
魯凱/Raval	傀儡蕃	トクブン	Tjukuvulj	德文	34 人遷往牡丹（1935） 39 戶遷往 Sakae (1939)
魯凱/Raval	傀儡蕃	キヌジヤロワン	Kinidjaluan		22 戶遷往 Sakae (1939)
魯凱/Butsul	傀儡蕃	イラ	Kudrengere	伊拉	遷往 Tjimur (1941) 返回舊址（1947/4） 就近移動到現址（1955）
魯凱	傀儡蕃	タラマカウ	Talamakau		遷往 Aoba (1942)
魯凱	傀儡蕃	ダデル	Dadiri		遷往 Aoba (1942)
魯凱	傀儡蕃	カナモデサン	Karamedisane	佳暮	
魯凱	傀儡蕃	カバダナン	Kabadanan		
魯凱	傀儡蕃	ライブアン	Labwane	大武	遷往 Talamakau 原址（1943）
魯凱	傀儡蕃	ブダイ	Vedai	霧臺	
魯凱	傀儡蕃	カバララヤン	Kabalelhathane	神山	
魯凱	傀儡蕃	キヌラン	Kinulane	去怒→吉露	
魯凱	傀儡蕃	アデル	Adiri	阿禮	
魯凱	傀儡蕃	コツアボガン	Kucapungane	好茶	遷往新好茶（1977）
北排灣	傀儡蕃	ダラダライ	Djaljadjaljai	達來	遷往舊達來（1941） 遷入現址（1989）
北排灣	傀儡蕃	マヌル	Valjelu	馬兒	遷入現址（1969）
北排灣	傀儡蕃	サンテイモン	Tjimur	三地門	遷入現址（1935）
北排灣	傀儡蕃	タバサン	Tjaravacalj		併入 Tjimur (1936)
北排灣	傀儡蕃	サララウ	Salaljau		併入 Tjaravacalj (1932)
魯凱	傀儡蕃	アヲバ	Aoba	阿烏→青葉	
北排灣	傀儡蕃	カサギザン	Kazangiljan	佳義	遷入現址（1952）
北排灣	傀儡蕃	ラツタ	Lata		併入 Kazangiljan (1935)

系統／地區	官方分類	官方名稱	本文名稱	今名	集團移住記錄
北排灣	傀儡蕃	下パイワン	Su-Paiwan	筏灣→排灣	52 戶遷往 Wakaba (1934/8/28-1935/1/31) 遷入現址（1974-1976) 更名排灣（1986)
北排灣	傀儡蕃	ピユウマ	Piyuma	平和	遷入現址（1968)
北排灣	傀儡蕃	チヤリシ	Calisi		併入 Su-Paiwan (1936)
北排灣	傀儡蕃	パダエン	Padain		併入 Su-Paiwan (1936)
北排灣	傀儡蕃	マカザヤザヤ	Makazayazaya	瑪家	50 戶遷往 Wakaba (1934/8/28-1935/1/31)
北排灣	傀儡蕃	タラバコン	Tjaljavakung	崑山	遷入現址（1932/6/15-1932/11/10)
北排灣	傀儡蕃	上パイルス	Pailjus	白露	遷入現址（1932/6/15-1932/12/26)
北排灣	傀儡蕃	パクヒヨウ	Masilidj	北葉	遷入現址（1954/5)
北排灣	傀儡蕃	サンサン	Sanzangale		併入北葉
北排灣	傀儡蕃	ワカバ	Wakaba	涼山	
中排灣	傀儡蕃	クワルス	Kulaljuc	泰武	遷入現址（1961/10)
中排灣	傀儡蕃	トクブン	Tjakuvukuvulj		併入泰武（1961/10)
中排灣	傀儡蕃	マシシ	Masisi	瑪仕	遷入現址（1953/6)
中排灣	傀儡蕃	カビヤン	Kaviyangan	佳平	部分遷往 Aubtan (1935) 遷入現址附近（1943) 就近移動到現址（1953/6)
中排灣	傀儡蕃	タウ	Tjautadalj		遷往 Aubtan (1935)
中排灣	傀儡蕃	プンテイ	Puljti	佳興	遷入現址（1954/4)
中排灣	傀儡蕃	アマワン	Auma'an	萬安	遷入現址（1957/3)
中排灣	傀儡蕃	ワガワガス	Tjavangavangas		併入 Auma'an (1932)
中排灣	傀儡蕃	パリラン	Paridrayan		併入 Auma'an (1932)
中排灣	傀儡蕃	ドブドブス	Tjatjuvetjuves		併入萬安（1957/3)
中排灣	傀儡蕃	スルラ	Serlja	安平	遷入現址（1957/3)
中排灣	傀儡蕃	トアアウ	Tja'au	大後	遷入現址（1953/10)
中排灣	傀儡蕃	アブタン	Abutan	武潭	遷入現址（1952/3)
中排灣	パイワン蕃	ライ	Tjaljaqavus	來義	遷入現址（1953/10)
中排灣	パイワン蕃	チンガサン	Tjinungasan		併入 Tjaljaqavus (1932)
中排灣	パイワン蕃	タナシウ	Tanasiu	丹林	遷入丹林與義林現址（1953/10)
中排灣	パイワン蕃	クナナウ	Kuljaljau	古樓	大約 60 戶遷往 Tjuabal (1943) 遷入現址（1957)
中排灣	パイワン蕃	ボンガリ	Vungalid	望嘉	遷入現址（1950/10)
中排灣	パイワン蕃	ブツンロク	Pucunug	文樂	遷入現址（1950/10)
中排灣	パイワン蕃	下パイルス	Pailjus	白鷺	與高見合併為南和（1962/10)
中排灣	パイワン蕃	リキリキ	Ljaleklek	力里	74 戶遷往 Kinaiman (1931/6/30-1935) 遷入現址（1958/6)
中排灣	パイワン蕃	チカタン	Tjevucekadan	七佳	遷往舊七佳（1961/2) 遷入現址（1972)
中排灣	パイワン蕃	キナリマン	Kinaiman	歸崇	遷入現址（1963/8)
大龜文	率芒蕃	率芒／スボン	Kasevengan	士文	72 戶遷往 Kasuga (1941)
大龜文	率芒蕃	南平／ナンピン	Tjecangalj		28 戶遷往 Kasuga (1941)

系統／地區	官方分類	官方名稱	本文名稱	今名	集團移住記錄
中排灣	率芒蕃	クララガオ	Kulalangau		遷往 Kasevengan (1938/8/1-1938/12/31)
中排灣	率芒蕃	割肉／コワバル	Kuavar	古華	遷往舊古華 (1942) 遷入現址 (1972)
中排灣	率芒蕃	チイババオ	Tjevavau		併入 Kuavar (1942)
中排灣	率芒蕃	マラジ	Varalji		遷往牡丹 (1943)
大龜文	率芒蕃	チヨラガオ	Tjuzanqau		遷往南勢湖 (1942)
大龜文	恆春上蕃	草山／ソオザン	Tjaljaviya		遷往南勢湖 (1942)
大龜文	恆春上蕃	マジヨガオ	Maljuqau		遷往南勢湖 (1942)
大龜文	恆春上蕃	チヨコマリス	Tjuqemadris		遷往南勢湖 (1942)
大龜文	恆春上蕃	クラユウ	Kulayiu		遷往草埔後 (1943)
大龜文	恆春上蕃	竹坑／テツキン	Tjugadu		遷往獅子頭 (1944-1945) 部分散居於竹坑
大龜文	恆春上蕃	中心崙／ チウシンロン	中心崙		遷入現址(1944-1945) 部分散居於南田
大龜文	恆春上蕃	塔加寮／ タカリヤウ	'Iljavljav		遷往獅子頭 (1944-1945) 部分散居於石門茄芝路
大龜文	恆春上蕃	外マリツパ	Tjuljasuaq		遷往新牡丹 (1941)
大龜文	恆春上蕃	中マリツパ	Pintel		遷往 'Aljungic (1941) 分散至南田、旭海、東源
大龜文	恆春上蕃	內マリツパ	Pinasasuayan		20 戶遷往 'Aljungic (1941) 其餘遷往楓 (1943)
大龜文	恆春上蕃	外カチライ	Tjuqaciljai-kinavanvalj		遷往獅子頭 (1944-1945)未完成； 散居於旭海、安朔、加羅板
大龜文	恆春上蕃	內カチライ	Tjuqaciljai-tjuviriviri		遷往獅子頭 (1944-1945)未完成； 散居於石門茄芝路、旭海、加羅板
大龜文	恆春上蕃	アジヤビシ	'Aljavis		遷往楓 (1943)
大龜文	恆春上蕃	內獅頭／ 內シタウ	Kacedas	內獅	遷入現址 (1944-1945)
大龜文	恆春上蕃	外獅頭／ 外シタウ	Valjulj		遷往內獅頭 (1944-1945)
大龜文	恆春上蕃	霧里乙／ プリイツ	Vuri'ilj		遷往內獅頭 (1944-1945) 部分散居於大梅、石門茄芝路
大龜文	恆春上蕃	旁武雁／ ボンブラン	Pungdruljan		遷往內獅頭 (1944-1945)
大龜文	恆春上蕃	內文／ナイブン	Tjakuvukuvulj	內文	遷往獅子頭 (1944-1945)未完成；半數遷入現址 (1948/4)，其餘散居於內獅、獅子、石門茄芝路、中間路
大龜文	恆春上蕃	中文／ チユウブン	Ljavljav		遷往獅子頭 (1944-1945)未完成；主要遷往內文 (1948/4)，其餘散居於石門茄芝路、中間路
大龜文	恆春上蕃	根也燃／ ケナジャン	Qinaljan		遷往 'Aljungic (1941)
大龜文	恆春上蕃	阿乳芒／ アスボン	Tjuru-'aljuvuljuvung		遷往獅子頭 (1944-1945)未完成； 散居於石門茄芝路、中間路

系統／地區	官方分類	官方名稱	本文名稱	今名	集團移住記錄
Sabdek	恆春下蕃	牡丹路／ボタンロ	牡丹路	丹路	
Sabdek	恆春下蕃	家新路／カシンロ	家新路	新路	
Sabdek	恆春下蕃	パスボク	Pas'umaq		併入牡丹路（1943)
Sabdek	恆春下蕃	草埔後／ソウパウ	Tjucukes	草埔	遷入現址（1943)
Parilarilao	恆春下蕃	快子／コワイ	Tjuruquwai	竹坑	
Parilarilao	恆春下蕃	頂加芝來／チヨウカチライ	Tjuqaciljai	石門	遷入現址（1935)
Parilarilao	恆春下蕃	外加芝來／外カチライ	Pungudan	大梅	就近移動到現址（1935)
Parilarilao	恆春下蕃	四林格／シナケ	Cinaqi	四林	移動位置
Parilarilao	恆春下蕃	牡丹／ボタン	Sinivaudjan	牡丹	遷入現址（1931/3-1934/6)
Parilarilao	恆春下蕃	女仍／ニイナイ	Tjaljunai		併入牡丹（1934/1-1934/3)
Parilarilao	恆春下蕃	高士佛／クスクス	Kuskus	高士	遷入現址（1935)
Parilarilao	恆春下蕃	八瑤／パヨウ	Padriyur	八瑤	移動位置
Parilarilao	恆春下蕃	竹／テク	Tataljivan		併入 Tjuqaciljai (1935)
		新ボタン	新牡丹	東源	
東排灣	太麻里蕃	大武	Pangdrui	大武	
東排灣	太麻里蕃	大鳥萬／大鳥	Pacavan	大鳥	移動位置
東排灣	太麻里蕃	拔子洞／初屯	Paqaljadan		今已廢
東排灣	太麻里蕃	獅子獅／彩泉	Sahayasai		今已廢
東排灣	太麻里蕃	大竹高／大竹	Tjuwacuqu	大竹	移動位置
東排灣	太麻里蕃	甘那壁／加奈美	Qaljapidj		今已廢
東排灣	太麻里蕃	鴿子籠／加津林	Gazelin	加津林	移動位置
東排灣	太麻里蕃	察腊密／瀧	Tsalavi		今已廢
東排灣	太麻里蕃	打腊打蘭／多多良	Djaljudjaljum	多良	移動位置
東排灣	太麻里蕃	大得吉／大溪	Tjuwadjigel	大溪	移動位置
排灣化卑南	太麻里蕃	虷子崙／金崙	Kanadun	金崙	移動位置
排灣化卑南	太麻里蕃	大武窟／南太麻里	Tjuwavuqul		今已廢
排灣化卑南	太麻里蕃	太麻里	Tjuwavalji	太麻里	
排灣化卑南	太麻里蕃	猴子蘭／香蘭	Karinavud	香蘭	
排灣化卑南	太麻里蕃	羅打結／北太麻里	Rubaqadj	北里	移動位置
排灣化卑南	太麻里蕃	鴨子蘭／西太麻里	Liyagaleng		併入 Tjuwavalji (1941)
東排灣	太麻里蕃	ジャコブ	Tjaqup	愛國埔	移動位置
東排灣	太麻里蕃	トコボル	(南)Tjukuvulj		

系統／地區	官方分類	官方名稱	本文名稱	今名	集團移住記錄
東排灣	太麻里蕃	ルラクシ	Rudrakes	歷坵	
東排灣	太麻里蕃	カラタラン	Kaladjalan	介達→正興	遷入現址（1954/8） 更名正興（1973/11）
東排灣	太麻里蕃	マリドツプ	Maletep		遷往嘉蘭（1947-1949）
東排灣	太麻里蕃	カアロワン	Kaaluwan	嘉蘭	遷入現址（194x）
東排灣	太麻里蕃	トロコワイ	Tjuruquwai		併入 Bajiyoro (1939)
東排灣	太麻里蕃	マリブル	Malevul		遷往嘉蘭（1947-1949）
東排灣	太麻里蕃	バジヨロ	Bajiyoro		遷往嘉蘭（1947-1949）
東排灣	太麻里蕃	ビララウ	Viljaljau	比魯→正興	部分遷往新園（1943） 遷入現址（1954/8） 更名正興（1973/11）
東排灣	太麻里蕃	パウモリ	Paumuri		
東排灣	太麻里蕃	斗里斗里／トリトリ	Duliduli		
東排灣	太麻里蕃	チヨコゾル	Djunguzul		遷往正興（1954/8）
東排灣	太麻里蕃	ジヨモル	Djumulj	賓茂	遷入現址（1955）
東排灣	太麻里蕃	ボケツ	Vokid		併入 Djumulj (1933)
東排灣	太麻里蕃	讀古梧／トコゴ	Tjukuvulj-inaval		遷往賓茂（1955）
東排灣	太麻里蕃	トコブルイビリ	Tjukuvulj-iviri		併入 Djumulj (1941)
東排灣	太麻里蕃	タリリク	Tjalilig	大谷→森永	部分遷往土坂；其餘遷往森永 (1953/7)
東排灣	太麻里蕃	キナバリヤン	Kinavaliyan		
東排灣	太麻里蕃	クダカス	Kudangas		併入 Tjalilig (1934)
東排灣	太麻里蕃	近黃	近黃	近黃→新興	遷入現址（1955）
東排灣	太麻里蕃	ツダカス	Tjutjaqas		
東排灣	太麻里蕃	トビロワ	Tjuwabilaur		遷往近黃（194x）
東排灣	太麻里蕃	那保那保／ナポナポ	Tjuru-nabonabok		遷往近黃（194x）
東排灣	太麻里蕃	ラリパ	Larepaq	拉里吧	移動位置
東排灣	太麻里蕃	カケラブチヤン	Kakilavucan		併入 Tjuwavanaq (1942)
東排灣	太麻里蕃	トコトコワン	Tekutekuwan		併入 Kakilavucan (1933)
東排灣	太麻里蕃	大板鹿／タイハンロク	Tjuwavanaq	臺坂	
東排灣	太麻里蕃	チヨコブリ	(北)Tjukuvulj		併入 Tjuwavanaq (1932)
東排灣	太麻里蕃	トアカウ	Tjuwaqau		遷往臺坂（1954）
東排灣	太麻里蕃	トアバル	Tjuabal	土坂	由古樓遷來之東高社遷往南田（1953）
東排灣	太麻里蕃	パリブガイ	Palivungai		遷往土坂（1952-1953）
東排灣	太麻里蕃	タバカス	Tjuwavangas		遷往新化（195x）
東排灣	太麻里蕃	カクブラン	Qaquvuljan		遷往新化（195x）
東排灣	太麻里蕃	ポリガツト	Pulingad		今已廢

系統／地區	官方分類	官方名稱	本文名稱	今名	集團移住記錄
東排灣	太麻里蕃	チヨカクライ	Tjukakuljai	紹家→新化	遷入現址（1953/7）
東排灣	太麻里蕃	テノコ	Tinuqulj		併入 Tjukakuljai (1932)
東排灣	太麻里蕃	東テバパオ	東 Tjivavau		遷往新化（195x）
東排灣	太麻里蕃	西テバパオ	西 Tjivavau		遷往新化（195x）
東排灣	太麻里蕃 更正為率芒蕃（1941）	出水坡	Liljau		遷往壢坵（1943）
東排灣	太麻里蕃 更正為恆春上蕃(1941)	チヤチヤガトアン	Tjaljangadun		18 戶遷往 Liljau (1932/11/28-1933/3/31) 部分遷往壢坵（1943） 其餘現居加羅板
東排灣	太麻里蕃	姑子崙／コアロン	Koaran		遷往新化（195x）
大龜文	太麻里蕃	阿塱衛／アロヱ	'Aljungic	安朔	遷入現址（1934/9/20-1935/3/26）
魯凱	傀儡蕃	大南	Tarumake	大南→東興	二戰末期遷入現址 更名東興（1969）

資料來源：臺灣總督府警務局編，《蕃社户口》（1931-1943 年版）；臺北帝國大學土俗人種學研究室調查，《臺灣高砂族系統所屬の研究》；臺灣總督府警務局編，《高砂族授產年報·昭和十六年版》；〈高雄州高砂族第二次集團移住計畫書〉；衛惠林、王人英，《臺灣土著各族近年人口增加與聚落移動調查報告》，頁 100-102；葉神保，〈排灣族 caqovoqovolj（內文）社群遷徙與族群關係的探討〉；趙川明，〈臺東原住民部落遷移初探：1896-1960〉，頁 37-51；傅君纂修，《臺東縣史：排灣族與魯凱族篇》；台邦·撒沙勒，《重修屏東縣志：原住民族》。

引用書目

大日本帝國陸地測量部，「五萬分一地形圖」。東京：部分範圍為 1929 年大日本帝國陸地測量部發行，部分範圍為 1944 年參謀本部製版、1945 年臺灣軍司令部複製。

《臺灣省政府公報》

〈昭和十二年十月調製既住ノ蕃社集團移住狀況調〉，未刊稿，索書號：0751 146。新北：國立臺灣圖書館藏。

〈高雄州高砂族第二次集團移住計畫書〉，《日據政府高砂族集團實施移住卷宗》，未刊稿，索書號：T 536.29 2037。臺北：中央研究院民族學研究所圖書館特藏室藏。

〈國策的事業促進竝東部開發ニ資スル蕃社移住集團計劃說明〉，未刊稿，索書號：0751 146。新北：國立臺灣圖書館藏。

〈民間團體興建永久屋之申請資格與分配〉（2010 年 3 月 9 日），「內政部營建署」，下載日期：2016 年 7 月 9 日，網址：http://www.cpami.gov.tw/chinese/index.php?option=com_content&view=article&id=14765。

〈初探舊達來部落遺址 記錄遷村五次之口述史〉（2011 年 10 月 9 日），「公民新聞」，下載日期：2016 年 7 月 9 日，網址：https://www.peopo.org/news/85036。

〈莫拉克颱風八八水災永久屋基地與安置〉，「財團法人九二一重建基金會」，下載日期：2016 年 7 月 9 日，網址：http://www.taiwan921.lib.ntu.edu.tw/88P.html。

〈莫拉克颱風災後原住民族部落集體遷村安置民間興建永久屋方案〉，「財團法人九二一震災重建基金會」，下載日期：2016 年 7 月 10 日，網址：http://www.taiwan921.lib.ntu.edu.tw/88pdf/A88PHD01.html。

何欣潔，〈禮納里部落（19）山上的風很香，我們要守住：在禮納里召開的大社部落會議〉（2012 年 2 月 12 日），「莫拉克新聞網」，下載日期：2016 年 7 月 10 日，網址：http://www.88news.org/posts/16119。

何欣潔，〈禮納里部落系列（1）Rinari，一起走吧！瑪家農場永久屋〉（2010 年 12 月 17 日），「莫拉克新聞網」，下載日期：2016 年 7 月 10 日，網址：http://www.88news.org/posts/8823。

周克任，〈重建的部落密碼：藏諸大武山林的古老地理資訊系統〉（2013 年 6 月 14 日），「共築方舟：氣候變遷調適入口網」，下載日期：2016 年 7 月 6 日，網址：http://www.tcap.ndc.gov.tw/climate-change-aspects/cca-taiwan-case/item/478-2013-10-15-03-57-21.html。

邱芷柔專題報導，〈來義遷村沒共識　籌建第三期永久屋〉（2014 年 7 月 5 日），「自由時報電子報」，下載日期：2017 年 3 月 17 日，網址：http://news.ltn.com.tw/news/local/paper/793470。

柯亞璇，〈「不申請永久屋」的族人：只是要有一個合法的避難屋，為什麼不行？〉（2011 年 4 月 17 日），「莫拉克新聞網」，下載日期：2016 年 7 月 10 日，網址：http://www.88news.org/posts/11106。

柯亞璇，〈長治百合系列（9）我們吉露村什麼時候才會團結？〉（2010 年 10 月 31 日），「莫拉克新聞網」，下載日期：2016 年 7 月 10 日，網址：http://www.88news.org/posts/8031。

柯亞璇，〈憑空消失的「遷村承諾」：好茶遷村案，淹沒在八八重建條例裡！〉（2011 年 11 月 2 日），「莫拉克新聞網」，下載日期：2016 年 7 月 10 日，網址：http://www.88news.org/posts/14734。

陳永龍，〈重建應尊重部落主體精神〉，《蘋果日報》，2009 年 8 月 21 日，A28 版。

陳亭瑄，〈在「行動」與「認同」之間：專訪 Giyav Salingaulj（魏奕杰）〉（2013 年 12 月 10 日），《臺大意識報》066 刊，下載日期：2015 年 11 月 5 日，網址：http://cpaper-blog.blogspot.tw/2013/12/giyav-salingaulj.html。

劉瑋婷，〈長治百合部落（47）部落召開第 11 村規劃座談會，盼先形成集體共識〉（2013 年 1 月 19 日），「莫拉克新聞網」，下載日期：2016 年 7 月 10 日，網址：http://www.88news.org/posts/21224。

鄭淳毅，〈吾拉魯茲二期入住，泰武遷村卻仍有遺憾〉（2013 年 4 月 26 日），「莫拉克新聞網」，下載日期：2016 年 7 月 10 日，網址：http://www.88news.org/posts/22125。

謝志誠，〈160 處【特定區域】與【安全堪虞地區】在哪？〉，「財團法人九二一震災重建基金會」，下載日期：2016 年 7 月 9 日，網址：http://www.taiwan921.lib.ntu.edu.tw/88pdf/A8801DB4.html。

王美青（編著）

2004　《魯凱族》。臺東：國立臺灣史前文化博物館。

台邦・撒沙勒

2012　〈災難、遷村與社會脆弱性：古茶波安的例子〉，《臺灣人類學刊》（臺北）10(1): 51-92。

2014　《重修屏東縣志：原住民族》。屏東：屏東縣政府。

2016　《魯凱族好茶部落歷史研究》。新北：原住民族委員會；臺北：國史館；南投：國史館臺灣文獻館。

石磊（計畫主持）

1998　《遷徙與適應：三和、平和與排灣三村居民遷村後調適問題之研究》。臺北：中央研究院民族學研究所。

1999　《族群接觸與族群關係：大梅、牡丹、旭海三個聚落的比較研究》。臺北：行政院原住民族委員會。

李文良

2001　〈帝國的山林：日治時期臺灣山林政策史研究〉。臺北：國立臺灣大學歷史學研究所博士論文。

近藤正己

1996　《総力戦と台湾：日本植民地崩壊の研究》。東京：刀水書房。

胡曉俠

1996　〈日據時期理蕃事業下的原住民集團移住之研究〉。桃園：中原大學建築學研究所碩士論文。

張金生

2002　〈新化：一個排灣族部落的歷史〉。花蓮：國立東華大學族群關係與文化研究所碩士論文。

理番の友發行所

1935　〈カウ社蕃人殺害事件漸く解決す〉，《理蕃の友》（臺北）4(8): 11。

陳丁祥、蘇淑娟

2004　〈國家發展大計下的原住民移住聚落：屏東縣三和村拼湊的地區內涵〉，《地理學報》（臺北）37: 99-122。

陳正祥、孫得雄

1997　〈臺灣人口之分佈及其變遷〉，收於陳正祥、孫得雄、蔡曉畊，《臺灣的人口》，頁 143-192。臺北：南天書局有限公司。

傅　君（纂修）

2001　《臺東縣史：排灣族與魯凱族篇》。臺東：臺東縣政府。

童春發
2001　《臺灣原住民史：排灣族史篇》。南投：臺灣省文獻委員會。
黃唯玲
2012　〈日治時期「平地蕃人」的出現及其法律上待遇（1895-1937）〉，《臺灣史研究》（臺北）19(2): 99-150。
黃清琦
2013　〈日治後期臺灣《五萬分一地形圖》導讀〉，收於郭俊麟主編，《臺灣舊版地形圖選錄》，頁 51-68。臺北：國立臺灣大學圖書館。
葉神保
2002　〈排灣族 caqovoqovolj（內文）社群遷徙與族群關係的探討〉。花蓮：國立東華大學族群關係與文化研究所在職專班碩士論文。
葉高華
2013　〈排除？還是放棄？平埔族與山胞身分認定〉，《臺灣史研究》（臺北）20(3): 177-206。
2016　〈分而治之：1931-1945 年布農族與泛泰雅族群的社會網絡與集團移住〉，《臺灣史研究》（臺北）23(4): 123-172。
臺北帝國大學土俗人種學研究室（調查）
1935　《臺灣高砂族系統所屬の研究》。東京：刀江書院。
臺灣總督府（編）
1931　《理蕃政策大綱》。臺北：臺灣總督府。
臺灣總督府臨時臺灣舊慣調查會（原著）、中央研究院民族學研究所（編譯）、蔣斌（主編）
2003　《番族慣習調查報告書・第五卷：排灣族（第一冊）》。臺北：中央研究院民族學研究所。
臺灣總督府警務局（編）
1931-1943　《蕃社戶口》。臺北：臺灣總督府警務局。
1942　《高砂族授產年報・昭和十六年版》。臺北：臺灣總督府警務局。
臺灣總督府警務局理蕃課（原著）、中央研究院民族學研究所（編譯）
2011　《高砂族調查書：蕃社概況》。臺北：中央研究院民族學研究所。
臺灣總督府警務局理蕃課（編）
1938　《高砂族調查書・第五編：蕃社概況、迷信》。臺北：臺灣總督府警務局理蕃課。
趙川明
1999　〈臺東原住民部落遷移初探：1896-1960〉，收於鄧憲卿主編，《臺灣族群變遷研討會論文集》，頁 37-51。南投：臺灣省文獻委員會。
衞惠林、王人英
1966　《臺灣土著各族近年人口增加與聚落移動調查報告》。臺北：國立臺灣大學文學院考古人類學系。

Taiwan Historical Research
Vol. 24, No. 1, pp. 125-170, March 2017
Institute of Taiwan History
Academia Sinica

From Mountains to Foothills:
Social Networks and Collective Relocations of Paiwan and Rukai Tribes

Ko-hua Yap

ABSTRACT

This article comprehensively collates the history of collective relocations of Paiwan and Rukai tribes since 1931, and explores whether the configuration of relocations corresponded to the original geographical and social networks of tribes. After the Busha Incident of 1930, relocating the mountain tribes became the chief policy of the government. Bunun and pan-Atayal, who were considered by the Japanese the most difficult to govern, bear the brunt of impact. During the 1940s, the Japanese rulers turned their spearheads to Paiwan and Rukai, and launched large-scale relocation plans. Without respecting for the original geographical and social networks of tribes, the relocation involved extensive cross-territorial migration, even mergers of hostile tribes. Following the defeat of Japan, the plans remained unfulfilled. The Kuomintang (KMT) government, while continuing to relocate mountain tribes, made no attempt to carry out the previously unfinished plans. Post-war relocations had greater respect for the wishes of the indigenous peoples and most of the cases were in line with the original geographical and social networks of tribes. Severe hit of Typhoon Morakot in 2009 once again forced the indigenous peoples who remain in their original settlements to move down the mountain. However, the allocation mechanism of permanent housing with household as a unit led to split and dispersion among the tribes. Today, most of the Paiwan and Rukai peoples have left the mountains, and settled along foothills regions on both sides the Central Mountain Range.

Keywords: Ethnic History, Historical Sociology, Social Network Analysis, Historical GIS

稿　約

一、中央研究院臺灣史研究所（以下簡稱「本所」）出版之《臺灣史研究》為季刊，每年三、六、九、十二月各出版一期，刊登有關臺灣史研究之中、英文論文，以及研究討論、資料介紹與書評。

二、投稿者請依本刊體例撰稿。

三、投稿請一律寄文稿 word 電子檔一份；如寄文稿紙本者，請再附 word 電子檔。

四、《臺灣史研究》編輯委員會已接受刊登之論文，作者需非專屬授權本所刊行電子版，或從事其他非營利性質之利用。每一期紙本出版後，電子全文將刊登於本所網頁。

五、作者可獲得當期《臺灣史研究》五份、發表之著作抽印本五十份，及可能衍生的出版品。

六、經《臺灣史研究》發表之論文，由作者自負文責。

七、來稿及通訊請寄：11529 臺北市南港區研究院路二段 128 號　中央研究院臺灣史研究所《臺灣史研究》編輯委員會　收；或將電子檔寄至：twhr@gate.sinica.edu.tw。

八、來稿以未發表者為限；如發表於研討會中，請告知本刊該研討會不出版論文集。

Guidelines for Submission of Manuscripts

1. The *Taiwan Historical Research* (*THR*) is published quarterly in March, June, September, and December of each year. It publishes articles (in both Chinese and English), academic activities and announcements, documents and source materials, and book reviews on historical subjects of Taiwan.
2. Preparation of manuscript for submission should consult the style sheet of the *THR* as a guide to format.
3. Please send only one paper copy; and if the manuscript is accepted following the *THR* review process, an electronic file in WORD format will be required.
4. Before manuscripts are published in the *THR*, contributors are required to fill out the "Intellectual Property Authorization and Consent Agreement". Upon publication of the manuscript in print journal, its electronic version in verbatim will be published on the *THR*'s web site.
5. Contributor will be entitled to 5 copies of the issue of the *THR* in which his or her work is published, as well as 50 copies of offprint free of charge.
6. Articles in the *Taiwan Historical Research* represent neither the views of the Institute of Taiwan History nor those of the *THR* editors. The contributors are solely responsible for statements, whether of fact or of opinion.
7. All inquiries and correspondence should be directed to the following address: The *Taiwan Historical Research,* Institute of Taiwan History, Academia Sinica, Nankang, Taipei, 115, Taiwan; or to the following e-mail: twhr@gate.sinica.edu.tw
8. No manuscript will be considered if it has been published or if it is currently under consideration for publication elsewhere; reprinting of the journal's article requires prior notice and permission from the *THR*.

《臺灣史研究》撰稿體例

一、本刊於每年三月、六月、九月、十二月出刊。本刊為一學術性刊物，刊行臺灣史研究之相關著作。凡屬此領域之學術論著（中文不超過四萬字，英文不超過30頁為原則）、田野調查與文獻資料之相關短論（五千字為原則）、書評（三千字為原則）、研究動態與文化活動報導（三千字為原則）等，均歡迎惠賜稿件。文稿請用橫式寫作。論著請附中、英文摘要，各五百字以內為限；並附關鍵詞。

二、英文稿件格式，請參照 *The Chicago Manual of Style*。

三、中文格式部分

㈠本文部分

1.正文及註釋，平常引號請用「 」標示，書名、期刊用《》，文章篇名和碩、博士論文用〈 〉標示。臺灣之「臺」，書名或文章名，無論中、日文，均依照原書、原文之寫法，除此之外，內文中遇有臺灣之「臺」，一律採用繁體寫法。

2.中、日紀元（西元紀年）的情形，一律採用「咸豐 2 年（1852）」的形式，若單以西元紀年表記則不在此限。

3.括號一律採用全型（ ）；雙括號時，以（〔 〕）的方式表示。

4.文中數字與西元紀年以阿拉伯數字表示。

5.正文中引用外文文獻之「書名」、「引文」、「專有名詞」時，必須附中文翻譯；凡正文中使用特殊字型如明體改楷體、加粗或斜體等，強調特定語詞時，須加註說明，方便讀者閱讀。

6.獨立引文每行前空三格；遇多段之引文，則每段開頭多空二字。正文內之引文，請加「 」；若引文內別有引文，則使用『 』表明。引文原文有誤時，應附加（原誤）。引文有節略而必須表明時，不論長短，概以節略號六點……表示，如「×××……×××」；英文句中三點**...**，句末則為四點**....**。

7.註釋號碼，請用阿拉伯字數碼表示，並請置於標點符號之後。

8.所附之照片、圖表，需於縮版印刷後，仍然清晰可辨識。說明文字、數字及符號，須與內文一致，並以橫列為原則，由左至右書寫；如需直寫，則由右而左。表、圖均需編號，並加標題於表之上、圖之下；相關說明文字，則均置於圖、表之下。

9.文章或註釋當中，若出現作者「按」，無論係改正錯誤或僅為說明文字，均採取〔按：╳╳╳〕之形式表示。

㈡註釋部分

1.註釋中，作者與譯者之表現方式，如各僅為一人時，二者間以頓號表示，如「╳╳╳著、╳╳╳譯，……」；若作者或譯者有二人以上時，以「╳╳╳、╳╳╳著，╳╳╳譯，……」或「╳╳╳著，╳╳╳、╳╳╳譯，……」之方式表示之。

2.正文及註釋，平常引號請用「」標示，書名、期刊用《》，文章篇名和碩、博士論文用〈〉標示。

3.論著註釋，請依下列格式加註：

第一次出現時：

(1)專　　　著：作者，《書名》（出版地：出版社，年分），頁碼。

(2)論文著作集：作者，〈論文名〉，收於編者，《書名》（出版地：出版社，年分），該文起迄頁碼。

(3)期刊論文：作者，〈篇名〉，《刊物名》（出版地）卷：期（年月），頁碼。

再次出現時：

作者，篇名或書名，頁碼。

4.註釋中若遇合刊之期刊，以《期刊名》3: 3/4 的形式表示。

5.註釋或參考書目中之頁碼，以頁 1、2、3-4 的形式表示（採用頓號、以-取代～）。

6.文叢、研叢及原刊年的表現方式：

陳淑均，《噶瑪蘭廳志》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，臺灣文獻叢刊〔以下簡稱「文叢」〕第 47 種，1957；1852 年原刊），頁 11-12。

7.期刊卷期之後需附上出版時間，或簡（只有年代）或繁（年月均有）皆可。

8.報紙的表現方式：

第一次出現時：

〈標題〉，《報紙名稱》，年月日，版次。

再次出現時：

〈標題〉。

9.引用電子資料時，請註明下列資料：

作者（年代），〈篇名〉，下載日期，網址。

㈢引用書目部分

1.全篇論文之後，需詳列引用之書目。不分期刊論文、論文著作集，或是專著，中、日、西文並列時，中、日文在前，西文在後。中、日文書目，可按作者姓名筆劃，西文書目依字母次序排列，姓在前，名在後。

2.引用書目中，若有版本或原刊年等說明文字，皆於該書後加括號說明之。

3.書目範例：期刊論文、論文著作集、專著書目，依下列格式編排之。

(1)期刊論文：

王世慶

1985 〈從清代臺灣農田水利的開發看農村社會的關係〉，《臺灣文獻》（南投）36(2): 107-150。

Coe, Michael D.

1955 "Shamanism in the Bunun Tribe, Central Formosa." *Ethnos* (Stockholm) 20(4): 181-198.

(2)論文著作集：

松田吉郎

1992 〈臺灣の水利事業と一田兩主制〉，收於陳秋坤、許雪姬主編，《臺灣歷史上的土地問題》，頁 105-138。臺北：中央研究院臺灣史田野研究室。

Bourdieu, Pierre

1976 "Marriage Strategies as Strategies of Social Reproduction." In Forster, R. & O. Ranum, eds., *Family and Society*, pp. 117-144. Baltimore and London: The Johns Hopkins University Press.

(3)專著：

曹永和

1985 《臺灣早期歷史研究》。臺北：聯經出版事業公司。

Shepherd, John R.

1993 *Statecraft and Political Economy on the Taiwan Frontier, 1600-1800*. Stanford: Stanford University Press.

臺灣史研究

第 24 卷　第 1 期

編 輯 者　臺灣史研究編輯委員會
出 版 者　中央研究院臺灣史研究所
臺北市南港區研究院路 2 段 128 號
電話：(02)2652-5350
傳真：(02)2788-1956
劃撥帳號　17308795
製版印刷　天翼電腦排版印刷股份有限公司
新北市中和區中正路 716 號 8 樓
電話：(02)8227-8766
定　　價　新臺幣 200 元
出版日期　中華民國 106 年 3 月

ISSN 1024-2805

著作權所有・請勿翻印

Taiwan Historical Research

VOL. 24　NO. 1

CONTENTS

Mobility and Consistorial Discipline in Dutch Formosa:
An Examination of *Kercboek*, 1643-1649,
Tayouan Consistory ……………………………………………… *Ann Heylen*

Early Overseas Expansion of Japan's Civil Engineering and
Construction Industry: A Case Study of Korea's Gyeongin Railway
and its Comparison with Taiwan's North-south Railway … *Lung-pao Tasi*

Persistence of Taiwanese Capital under
Industrial Rationalization and Economic Control:
Case of Transportation Industry (1929-1945) ……………… *Chia-hao Chen*

From Mountains to Foothills:
Social Networks and Collective Relocations of
Paiwan and Rukai Tribes ……………………………………… *Ko-hua Yap*

Institute of Taiwan History
Academia Sinica
March 2017

ISSN 1024-2805